

CARA A CARA

**Mustang
Mach-E
vs Tesla
Model Y**



Citroën ë-C3



¡Probamos el eléctrico europeo más barato!



Kia XCeed

Audi Q5 Sportback

Cupra Formentor

Peugeot 508

**GUÍA DE
COMPRA**

LOS MEJORES HÍBRIDOS ENCHUFABLES

CLÁSICOS

40 AÑOS
Audi Sport quattro



MOTORSPORT

24h Le Mans, desde dentro
¡Vivimos la victoria de Miguel Molina!



FUERA DE SERIE

VW Golf R
Camino hacia el infierno verde

PRÁCTICO

Testigos de problemas



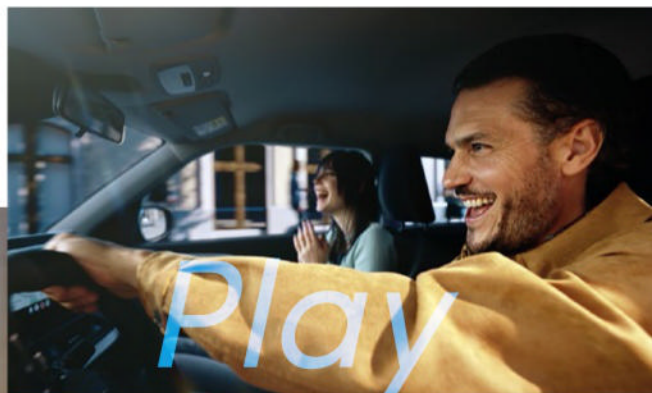


lanzarotecaliente.com



¿Cuándo fue
la última vez que te
divertiste al volante?

NUEVO SWIFT



SWIFT

Desde **99€/mes***

Entrada 5.507,63€ • 1ª cuota 88,68€ • 34 cuotas 99€/mes
Cuota final 11.982,19€ • 36 MESES Tipo Deudor 9,75% T.A.E. 11,77%

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO

*Financiación de SWIFT 1.2L S1 Mild Hybrid. Precio al contado 18.500€. Precio financiando 17.467€. Entrada 5.507,63€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 88,68€, 34 cuotas de 99€ y 1 cuota de 11.982,19€. Tipo Deudor 9,75% T.A.E. 11,77% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,50% 418,58€ Contado. Intereses 3.477,50€, Importe Total del Crédito 11.959,37€, Coste Total del Crédito 3.896,08€, Importe Total Adeudado 15.855,45€, Precio Total a Plazos 21.363,08€. Siendo el día de contratación 09/06/2024 y primer pago el 02/07/2024. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento promocional y Programa de Mantenimiento incluido en Servicios Oficiales Suzuki durante 3 años (o 60.000km, lo que antes suceda). Su disfrute está condicionado a la vigencia de la financiación SUZUKI OPTION suscrita con Santander Consumer y al total cumplimiento de sus obligaciones de pago. Oferta válida hasta el 15/07/2024. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,4 a 4,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 98 a 110.

Descubre el Swift



Suzuki recomienda
MOTUL



auto.suzuki.es

Redactor jefe
ENRIQUE TRILLO



Los impuestos a los coches chinos son una tiritita que llega tarde, para tapar una herida que nunca debió abrirse"

HISTORIA DE UN DESASTRE ANUNCIADO: DEL TIRO EN EL PIE AL 38% DE ARANCELES

ESTO DE LO QUE TE VOY A HABLAR LLEVO AÑOS DICIÉNDOLO, pero es que las noticias que se van sucediendo no hacen más que confirmar mi teoría: Europa se pegó un tiro de libro con aquello de prohibir la fabricación de coches de combustión desde 2035.

No hace falta ser ingeniero, economista ni experto en ninguna materia para entender que si tienes una fuente de ingresos importante, lo que hay que hacer es cuidarla y no complicar el negocio. Y me refiero al sector del automóvil, que precisamente era uno de los grandes motores de Europa.

En cambio, los dirigentes europeos, se dejaron asesorar por interesados *lobbys* ecologistas y dieron la espalda a la industria más pujante del continente. Así, llegados de China, un batallón de nuevos actores ha entrado en escena con vehículos eléctricos que en muchos casos son mejores que los de aquí, porque allí llevaban años trabajando en ellos y nos han ganado terreno. Aquí, en Europa éramos buenos haciendo mecánicas de las de toda la vida y en eso los chinos no daban una. Recuerdo probar coches gasolina llegados del Imperio del Sol Naciente que vibraban como locomotoras. No se salvaba ni uno. Pero con los eléctricos la realidad es justo la contraria...

La herida del pie sigue sangrando (y lo que le queda...), las dudas asolan a fabricantes y compradores, se sospecha que la fecha tope para la fabricación de coches de combustión se va a retrasar y ahora la UE ha anunciado aranceles de hasta el 38% a los coches eléctricos chinos. ¿Buena medida? Para mí, una tiritita que llega tarde, para tapar una herida que nunca debió abrirse. Al menos, tan pronto.

En este número probamos el primer eléctrico barato hecho en Europa, el ë-C3. ¿Será este el impulsor de la electromovilidad?

LOS COCHES DAN LIBERTAD DE MOVIMIENTOS DOS MODELOS QUE HAN PASADO POR MIS MANOS EL ÚLTIMO MES



Volkswagen Tiguan TDI 150 CV

El cambio estético se nota bastante, pero deja que te diga una cosa: ¡Qué maravilla es este TDI! No gasta nada, no se nota la rumorosidad típica de los diésel y gasta poquísimo.



Nissan Juke DIG-T 114 CV

Uno de los SUV urbanos más llamativos que hay. Su motor gasolina no empuja una barbaridad, pero es suficiente para el día a día. El maletero está fenomenal para ser un coche de 4,2 m.

FOTOS: AUTO BILD, FABRICANTE

Tan solo 2

cervezas son suficientes para que un conductor de 70 kg de peso dé positivo en un control de alcoholemia, según ha revelado la DGT. Y en una persona de menos peso o un conductor novel, incluso podría bastar con una sola cerveza.



CURIOSO: mezcal marca Tesla

Tesla sigue aprovechando el tirón que tiene su marca a nivel comercial y acaba de poner a la venta una botella de "mezcal artesanal joven" (bebida alcohólica muy popular en México) a precio de oro: 413 euros. Ya se puede comprar, aunque solo en EEUU, si tienes más de 21 años y, como mucho, dos botellas por cliente.

EXCLUSIVO: Lamborghini Countach de Lego

Dentro de la familia 'Icons', Lego pone a la venta el Lamborghini Countach 5000 Quattrovalvole, que consta de 1.506 piezas y cuesta 179,99 euros en España. Cuenta con el icónico alerón trasero del 5000 QV, que no tenía en el Countach original, y las mismas ruedas que el supercoche de la vida real; mientras que el interior está adornado con un rojo de lo más llamativo.



* Las opiniones expresadas en este artículo son las del autor y no tienen por qué coincidir necesariamente o exactamente con la posición de Axel Springer o de Auto Bild

CONTACTA

Auto Bild.es www.autobild.es

X @AutoBildSpain

f Auto Bild España

Instagram @autobildspain

YouTube AutoBild Es

TikTok @autobildspain



8

BMW ha llevado a cabo una importante actualización de su X3, el cual adopta un diseño más enfocado a las versiones electrificadas y que incluye rasgos que recuerdan a modelos como el XM. Sin lugar a dudas, el SUV alemán busca romper todos los moldes.

NOVEDADES

Los coches del mes, como el nuevo BMW X3, el Jeep Wagoneer S y el Porsche 911 GTS..... 8

ACTUALIDAD

NOTICIAS La UE decide imponer aranceles a los coches eléctricos chinos..... 18

MERCADO Las ventas de coches crecen, pero se estancan los electrificados..... 24

PRUEBAS

GUÍA DE COMPRA Los mejores PHEV: ¿cuál es el mejor híbrido enchufable?..... 26

PRIMER CONTACTO Citroën ë-C3: a los mandos del BEV europeo más barato..... 36

PRIMER CONTACTO Toyota Yaris Cross Hybrid: ¿un buen B-SUV híbrido?.....	40
PRIMER CONTACTO VW Tiguan.....	42
PRIMER CONTACTO Cupra Tavascan.....	44
PRIMER CONTACTO Mercedes-AMG GT 63: emoción 'made in Affalterbach'.....	46
PRIMER CONTACTO Hyundai Tucson.....	48
PRIMER CONTACTO Skoda Superb: sin apenas puntos débiles.....	50
PRIMER CONTACTO Lancia Ypsilon: al volante del regreso de Lancia.....	52
PRIMER CONTACTO BMW i5 Touring.....	54
PRIMER CONTACTO Nissan Qashqai.....	56
PRIMER CONTACTO Renault Rafale.....	58
PRIMER CONTACTO Ford Kuga PHEV.....	59
TEST Audi Q4.....	60
TEST Toyota C-HR.....	62



66

Las berlinas premium están desapareciendo y la mayoría vienen de Alemania, pero Francia resiste con el DS 9, un coche que mantiene las claves del lujo tradicional



El DS 9 no es perfecto, pero es el coche para quien no concibe el lujo como un festival de luces y pantallas"

Sergio Ríos,
AUTO BILD





50

Estando ya en su cuarta generación, el Skoda Superb defiende todo lo que hace grandes a las berlinas.

COCHES EN ESTE NÚMERO

Audi Q4	60
BMW i5 Touring	54
BYD Seal	64
Citroën ë-C3	36
Cupra Tavascan	44
DS 9	66
Ford Kuga PHEV	59
Ford Mustang Mach-E	68
Hyundai Tucson	48
Lancia Ypsilon	52
Mercedes AMG GT	46
Nissan Qashqai	56
Renault Rafale	58
Skoda Superb	50
Tesla Model Y	68
Toyota C-HR	62
Toyota Yaris Cross Hybrid	40
Volkswagen Tiguan	42
Volkswagen Golf R	92



84

Audi creó una leyenda de los rallies en los años 80: el Sport quattro. Ahora hemos podido conducirlo, para celebrar su cumpleaños



88

Imprevistos, mucha emoción y pura competición. Así hemos vivido la edición de 2024 de las 24 Horas de Le Mans

CLÁSICOS

Celebramos los 40 años del Audi Sport quattro, un coche icónico 84

MOTORSPORT

Te contamos cómo es vivir en persona las emocionantes 24 horas de Le Mans..... 88

FUERA DE SERIE

Conducimos el nuevo Volkswagen Golf R en fase de desarrollo 92

RINCÓN DEL LECTOR

Tus comentarios en nuestras redes sociales, tus cartas y tus preguntas 96

PRÓXIMO NÚMERO

Un aperitivo de lo que estamos preparando para el mes que viene..... 98

TEST BYD Seal	64
TEST DS 9	66
CARA A CARA Ford Mustang Mach-E vs Tesla Model Y: ¿cuál es mejor eléctrico?.....	68

REPORTAJE

Repasamos la historia de Opel con motivo de sus 125 años fabricando coches 74

PRÁCTICO

Todo lo que debes saber sobre el testigo fallo motor del cuadro de mandos 78

SEGUNDA MANO

Kia Picanto: ¿cómo le sientan los años? 80



92

Probamos el nuevo Golf R (todavía camuflado) en su camino hacia batir el récord de Nürburgring?

SIGUE ROMPIENDO

La edición número 20 de la concentración 'FurgoVolkswagen' demuestra, una vez más, por qué las



LA 'FURGOVOLKSWAGEN', AHORA CONOCIDA COMO 'The Originals Fest', es un evento que nació de forma espontánea hace 20 años, gracias a un grupo de propietarios que decidió reunirse en Sant Pere Pescador (Gerona).

La segunda edición del certamen fue la primera en coincidir con una de las pruebas puntuables del Campeonato del Mundo de Windsurf. Sólo cinco años más

tarde, en 2010, se superaron por primera vez los 3.000 asistentes y el número de furgonetas se disparó hasta las 532. Desde entonces, esta concentración no ha dejado de crecer en número de participantes. Así, este año casi 1.000 furgos y unas 7.000 personas se han dado cita en la Costa Brava para celebrar el 20º aniversario de este cita ya imprescindible para muchos, con lo que se ha batido el récord de asistencia.

Durante el fin de semana en que se celebra, desde los más pequeños de la familia hasta los más mayores han disfrutado de actividades lúdicas, como el ya tradicional concurso de disfraces de furgos que este año ha tenido como temática los Juegos Olímpicos, convirtiendo el camping en una pequeña villa olímpica con furgonetas ataviadas de los deportes favoritos de sus dueños.

BARRERAS

Volkswagen T son más que simples furgonetas.

¡Increíble furgokart! El propietario de esta impecable T1 ha creado una reproducción a escala de su furgoneta, tomando como base un kart.

ERSARIO

THE
Originals
FEST

74 años después la Volkswagen T1 de primera generación sigue al pie del cañón. Surgió en 1950 y en la 'FurgoVolkswagen' siempre son las grandes protagonistas.

Lo mejor de asistir a la 'FurgoVolkswagen' no solo es disfrutar de un ambiente supersaludable, sino compartirlo con tu familia y con el resto de aficionados.

Se ha batido el récord de asistencia, con casi 1.000 furgonetas y 7.000 personas inscritas

A RECUPERAR EL TRONO

La cuarta generación del **BMW X3** llegará a finales de año con una carrocería más grande, un nuevo lenguaje de diseño, un interior muy digitalizado y una gama mecánica con motores diésel, gasolina y PHEV.



▲ Interior muy digitalizado, posición de conducción alta, asientos cómodos y un diseño muy minimalista.



▲ En cuanto a espacio en las plazas traseras, no vas a tener queja. El techo panorámico aporta mucha luz.



El diseño sigue el estilo de los recientes lanzamientos de BMW.

BMW SERIE 1

Una gran renovación

El compacto de BMW evoluciona con un rediseño exterior que aporta un nuevo frontal, con una parrilla más ancha, faros LED afilados y cambios en los paragolpes. Mientras que dentro cuenta con el BMW Curved Display, que combina un cuadro de instrumentos de 10,25" y una pantalla central de 10,7" que utiliza el sistema BMW Operating System 9. En el apartado mecánico, se ofrecen las versiones diésel 118d de 150 CV y 120d de 190 CV, así como el 120 de gasolina con 190 CV. El tope de gama es el M135 xDrive, con una potencia de 300 CV.



Dentro destaca el nuevo volante y la eliminación de algunos botones.



El nuevo BMW X3 busca recuperar protagonismo con una cuarta generación más grande: mide 4,75 metros de largo (34 mm más) y 1,92 de ancho (29 milímetros más), aunque, curiosamente, es 25 milímetros más bajo, lo que mejora la aerodinámica (llega a los 1,66 metros). Por fuera, llama la atención su frontal, con una gran parrilla y unos riñones de generosas

▼ Los nuevos riñones pueden ir retroiluminados y su interior puede variar en función de la variante elegida.

proporciones, que pueden ir retroiluminados y cuya decoración interior cambia según la variante que elijas. En la zaga lo que más destaca es la verticalidad del portón, con los pilotos en forma de T típicos de la familia X. El voladizo es muy corto y el portón de accionamiento eléctrico da acceso a un maletero que varía la capacidad entre 460 y 570 litros, dependiendo de la motorización elegida (son 20 litros más que antes). Me cuelo en el interior para degustar un diseño muy

Han pasado ya 21 años desde el primer X3. Esta cuarta entrega debe desbancar a sus rivales más fuertes de Mercedes y Audi"

Enrique Ruiz, AUTO BILD

► Zaga muy vertical, con un maletero entre 460 y 570 litros en función de la versión elegida.

evolucionado con respecto a lo que conocíamos hasta ahora. BMW no ha dudado en incorporar la Curved Display, formada por dos pantallas: un cuadro de mandos digital de 10,25 pulgadas y un display multimedia de 14,9 pulgadas. No faltan el característico mando iDrive y un sistema de infoentretenimiento que está basado en el sistema operativo BMW Operating System 9. Bajo el capó, todas las mecánicas tendrán un motor de combustión. De momento, las opciones se reducen a cuatro motores. Habrá una versión híbrida enchufable (X3 30e xDrive) que alcanzará los 299 CV y llegará a los 90 km de autonomía totalmente eléctrica). Luego habrá una versión diésel 20d xDrive de 197 CV y, por último, llegarán dos motores de gasolina con 208 CV (denominado 20 xDrive) y de 398 (M50 xDrive). Todos son bloques de cuatro cilindros (excepto el más potente, que tiene seis) cuentan con tracción total y cambio automático ZF. ¿Precios? La gama arrancará en unos 66.000 euros.



BMW SERIE 3

Más autonomía PHEV

El Serie 3 se pone al día con un sutil retoque estético con nuevos colores de carrocería y nuevas llantas. Por dentro se agrega un volante de aspecto poligonal, así como nuevos materiales de la tapicería, menos mandos físicos y el sistema operativo 8.5 de BMW. Asimismo, la gama mecánica mantiene las opciones diésel, gasolina e híbridas enchufables, llegando estas últimas a 101 km de autonomía en el 330e y 91 km en el 330 xDrive Touring.



▲ El habitáculo está cubierto de cuero y no se ha añadido el BMW Curved Display de la gama actual de la marca.

BMW CONCEPT SKYTOP

¿Nada más que un sueño?

La firma bávara aprovechó el Concorso d'Eleganza Villa d'Este para desvelar el Concept Skytop, inspirado en el 503 y en el Z8. Se caracteriza por las líneas suaves y por unos faros LED muy finos, mientras que su interior es más convencional. Sobre la mecánica, la marca señala que monta el V8 biturbo de 4,4 litros más potente que tienen, pero no ha concretado su potencia. ¿Llegará a las calles? No se descarta que lo haga en producción limitada.



Los nuevos colores y los detalles en negro crean una estética más amenazante.

AUDI RS5

Un plus de deportividad

Solo 10 unidades llegarán a España del RS5 Sportback performance edition, una configuración con sutiles detalles estéticos, pero importantes toques prestacionales. De entrada, por fuera destacan detalles como sus pinzas de freno en color azul o rojo, o los únicos colores de la carrocería disponibles: Negro Mythos, Gris Daytona y Gris Nardo. En lo relativo al equipamiento, se agregan elementos como el

sistema de aparcamiento Plus. Aunque lo mejor está en la mecánica, con un V6 biturbo de 2,9 litros que ahora rinde 470 CV, para pasar de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y alcanzar 300 km/h. Esto se asociará además a la suspensión ajustable RS pro. Así, el Audi RS5 es capaz de ofrecer unas cualidades aún más llamativas solo para los pocos que puedan pagar los 154.400 euros que cuesta esta versión.



ALPINE A290

El primer Alpine eléctrico

El R5 firmado por Alpine ya está aquí. La firma gala ha añadido su propio estilo al eléctrico de Renault, con una receta que aporta más emoción. Por ejemplo, en el exterior destacan unos faros adicionales y paragolpes más agresivos, así como unas llantas de 19" disponibles en dos diseños y que esconden un sistema de frenos Brembo. El interior cuenta con elementos como unos asientos



◀ Su aspecto recuerda a las versiones más radicales del R5 original, pero este es eléctrico y acepta cargas de 100 kW.

más deportivos y un volante con mandos satélite para manejar la regeneración, los modos de conducción y un modo Overtake que ofrece más potencia durante 10 segundos. El Alpine A290 se ofrecerá con 180 CV en la versión de acceso y con 220 CV en la más radical. Ambas, asociadas a una batería de 52 kWh, que le da una autonomía de hasta 380 kilómetros.



▲ La carrocería ensanchada y el alerón son elementos propios de un coche de competición.





Los escapes deportivos RS Plus cuentan con salidas en acabado negro mate.



Monta llantas de 20" con neumáticos Pirelli P-Zero Corsa.

FORD MUSTANG GTD

La bestia de Detroit

El Mustang de calle más radical se ha dado a conocer en Le Mans, anunciando su llegada a Europa y a las carreteras españolas, donde solo los más afortunados lo podrán conducir. 398.500 euros es lo que costará en nuestro país un deportivo que, en realidad, es un coche de carreras para la calle. Cuenta con un motor V8 de 5,2 litros con más de 800 CV, suspensión semiactiva, alerón trasero activo, carrocería de fibra de carbono, etc. Una auténtica locura que buscará plantarle cara al poderoso Porsche 911 GT3 RS, que también es más barato.



Las llantas son de magnesio, con gomas de 325 mm delante y 345 mm detrás.



AUDI RS4

Fiesta de cumpleaños



También se ha creado un reloj especial limitado a 250 unidades.



Hace 25 años que llegó a las carreteras el Audi RS4 y la versión actual rinde homenaje a aquel primer modelo con la edición especial Edition 25 Years. Por fuera cuenta con el color Amarillo Imola o Negro Mythos, así como detalles en negro, mientras que en el interior cuenta con costuras

amarillas y un patrón de panal de abeja en los asientos. Asimismo, su motor V6 biturbo ofrece 470 CV, se ha añadido de serie la suspensión RS pro y el diferencial se ha optimizado. Se ofrecerán 250 unidades numeradas y con unos guantes de conducción Alpinestars para los propietarios.



AUDI E-TRON GT

El Audi más potente de la historia

La berlina eléctrica se ha actualizado con retoques sutiles en el apartado visual, donde destacan novedades en áreas como la oferta de llantas. Por otro lado, el interior recibe mejoras en el sistema de infoentretenimiento y en la oferta de equipamiento, mientras que el apartado técnico ha sufrido cambios notables.

Ahora, la autonomía del Audi e-tron GT asciende a 611 kilómetros y la gama se distribuye en tres niveles: el S e-tron GT de 679 CV, el RS e-tron GT de 856 CV y el RS e-tron GT Performance de nada menos que 925 CV. Así, el modelo más capaz se ha convertido en el Audi de serie más potente de la historia de la marca alemana.

► El interior se puede encontrar con cuatro colores y destaca la presencia de elementos metálicos que aportan una sensación de más calidad.



JEEP WAGONEER S Mirando al Model Y

Jeep ya tiene su primer eléctrico global. Se basa en la plataforma STLA Large y promete una potencia de 600 CV, con una autonomía de más de 600 km. Su diseño se caracteriza por las líneas suaves y las superficies lisas, lo que le permite ofrecer un coeficiente aerodinámico de 0,29. Eso sí, busca seguir siendo reconocible como un Jeep y presenta la parrilla como un elemento de iluminación. En el interior presenta hasta 45" de pantallas en total, materiales de calidad y elementos como el sistema de sonido McIntosh de 19 altavoces. Llega este año a EEUU y Canadá, pero no se espera en España hasta 2026.



MERCEDES AMG PURESPEED CONCEPT El futuro de la marca

La firma alemana ha desvelado en Mónaco el prototipo que evolucionará en el Mythos en 2025, un coche del que solo se producirán 250 unidades. Se caracteriza por su diseño tipo 'barchetta', inspirado en coches de competición, así como por un frontal afilado y en forma de nariz de tiburón en el que se coloca un logotipo sobredimensionado y unos faros triangulares. La trasera recuerda al AMG GT y las llantas presentan radios cruzados. También es peculiar el sistema HALO, que protege un interior que solo cuenta con dos asientos y del que no se han aportado detalles aún. También es así en cuanto a la propia mecánica, si bien es probable que se opte por un motor V8 biturbo de 4,0 litros con una cifra de potencia realmente alta, aunque todavía no confirmada.



El frontal es el elemento más llamativo del exterior.



▲ No hay parabrisas ni techo, pero sí un HALO propio de la F1 que protege a los ocupantes en caso de accidente.



▲ La zaga es más convencional, pero presenta un prominente difusor.

NISSAN JUKE

Mejora necesaria

El Nissan Juke se renueva con detalles exteriores y un mejor equipamiento. El interior es uno de los apartados que más cambios recibe, siendo un espacio que mejora en tecnología y calidad percibida. Aquí se estrena un nuevo sistema de infoentretenimiento con una pantalla de 12,3" inclinada 8 grados hacia el conductor, con nuevos gráficos y Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. Los precios arrancan en 22.025 euros para el Juke Acenta, 23.725 euros en el N-Connecta, 24.825 euros en el N-Design y 26.075 euros en el Tekna. La versión especial Ikon Edition arranca en 27.025 euros.



◀ El color amarillo es uno de los rasgos propios de la Ikon Edition, limitada a 300 unidades



◀ Los detalles en negro aportan contraste y un cierto aire deportivo.

Las rejillas activas favorecen la refrigeración



PORSCHE 911 GTS

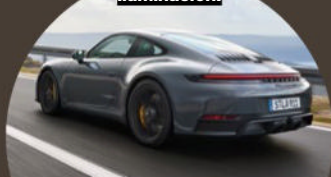
El primer 911 híbrido

Este es el primer Porsche 911 electrificado de la historia. Por fuera es casi idéntico al resto de la actualizada gama, salvo por unas aletas de ventilación activas en el frontal. El interior no varía. Y lo más interesante, como es lógico, está en su mecánica. Monta un motor bóxer de 3,6 litros con un turbocompresor eléctrico y un motor eléctrico integrado en la transmisión. Con esto y con una batería de 1,9 kWh, no puede circular en modo eléctrico, pero ofrece 541 CV de potencia y una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos.



▲ Como en el resto de la gama, se pierde el cuentarrevoluciones analógico y el mando de arranque.

Se ha retocado la parrilla trasera, el paragolpes y la iluminación.



RENAULT CAPTUR

Lavado de cara

El B-SUV francés se renueva con un nuevo frontal, que estrena una partida de tres elementos con transparencias y luces diurnas revisadas. Detrás, recibe faros con tulipas transparentes, mientras que el interior muestra una pantalla de 10,4" y un sistema R-Link optimizado.

Cinco motores componen una oferta mecánica sin diésel y que se decanta por los híbridos, entre los que destaca el E-Tech Full Hybrid de 145 CV. Los precios oscilan entre los 21.039 y los 31.806 euros.



▲ Aunque no trae un cambio radical, el nuevo frontal supone un soplo de aire fresco al conjunto.

VOLKSWAGEN GOLF R

Aún más bestia

La versión más radical del Golf se actualiza en su versión de cinco puertas y Variant con un nuevo diseño en el que destaca un frontal rediseñado y faros LED más avanzados. Destaca el emblema VW iluminado, así como elementos como unas nuevas llantas forjadas de 19" de tipo "Warmenau", con un peso de 8 kg por pieza. Por dentro, recibe un cuadro de instrumentos Digital Cockpit Pro de 10,2" más completo, así como un nuevo sistema de infoentretenimiento en una pantalla

central de 12,9". Además, están presentes sistemas como un acelerómetro con tres modos y un cronómetro de vueltas para circuito, que funciona mediante GPS. Finalmente, en el apartado mecánico el motor turbo de cuatro cilindros ahora entrega 333 CV y 420 Nm de par, fuerza que se envía a los dos ejes mediante el sistema de tracción total 4Motion con R-Performance Torque Vectoring y se gestiona mediante un cambio DSG de doble embrague de 7 velocidades.



El escape de titanio Akrapovic sigue presente y ofrece un sonido mejorado.



VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT

El GTI por excelencia

El Golf de tracción delantera más radical llega con novedades de estilo que van en la línea del resto de la gama, tales como unos retoques de diseño entre los que destacan los nuevos paragolpes, el logo iluminado y los faros Matrix LED IQ.Light. También se ofrece una gama de llantas de entre 18 y 19", así como un aire más deportivo. Dentro se sitúa el nuevo Digital Cockpit Pro de 10,2 pulgadas y el nuevo sistema de infoentretenimiento en una pantalla central de 10,4" o 12,9". La mecánica también ha evolucionado y ahora entrega 300 CV de potencia, que se gestionan mediante un cambio DSG de siete marchas, lo que permite firmar un paso de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos. En principio, veremos el nuevo GTI Clubsport en los concesionarios españoles después de este verano.

Las llantas y los gráficos exteriores son rasgos clave.



◀ No faltan los toques rojos en un habitáculo que presenta claves ya vistas en el resto de la gama, como el volante que recupera los botones físicos o la pantalla central más grande.



Como en el resto de la gama Golf, la estética se ha estilizado, pero sin cambios radicales.



◀ Hay llantas negras de 19" Estoril, pero también las 'Warmenau' más ligeras.

▶ Como es habitual, los tonos azules y los asientos deportivos reinan en el interior.



Los toldos permiten disfrutar del exterior con total comodidad.



▶ El habitáculo ofrece diferentes configuraciones, con mobiliario extensible, así como un mejor acceso gracias a las puertas correderas a ambos lados.



VOLKSWAGEN CALIFORNIA

Para echarse a la carretera

El California se pone al día y gracias a la nueva plataforma puede tener dos puertas correderas por primera vez, lo que permite acceso a la nevera desde el exterior. Mantiene elementos como el techo elevable y ofrece toldo de serie para facilitar la vida al aire libre. Dentro, destaca una nueva unidad de control en el pilar C y una habitabilidad que permite contar con todas las comodidades. Llegas con un motor diésel de 150 CV, un gasolina de 204 CV y una versión híbrida enchufable de 245 CV con tracción total 4Motion. Se ofrecerá en cinco versiones: Beach, Beach Tour, Beach Camper, Coast y Ocean.

Impulsado por



PEUGEOT 3008 PLUG-IN HYBRID

VANGUARDIA ENCHUFABLE

Hay muchos SUV híbridos enchufables, pero solo los mejores y los más osados destacan sobre el resto. Eso es lo que consigue el nuevo Peugeot 3008 Plug-In Hybrid, un todocamino que representa una revolución tecnológica

El automovilismo de vanguardia destaca por el diseño, la última tecnología y las mecánicas más avanzadas. Todo esto representa al nuevo Peugeot 3008 Plug-In Hybrid, la versión híbrida enchufable del SUV de la marca francesa que combina a la perfección la eficiencia y la tecnología.

La nueva generación del 3008 supone una revolución automovilística en todos los sentidos. Estrena la plataforma STLA Medium del Grupo Stellantis y sobre esta base se levanta un modelo llamado a destacar por encima del resto. Eso sí, para lograrlo es necesario situarse en un nivel superior.

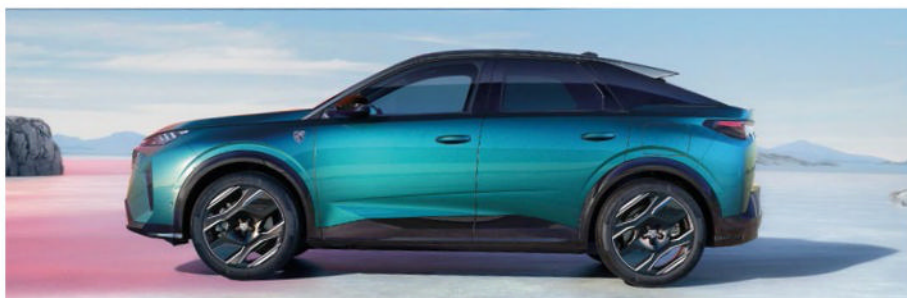
Esto es algo que consigue con una estética inconfundible, donde destaca su nueva firma lumínica LED, con detalles como las tres garras del frontal. Junto a esto, no pasa desapercibida su parrilla de efecto degradado y componentes como sus llantas de 19" o 20", así como una silueta fastback que optimiza la aerodinámica y aporta un carácter espectacular. De la misma forma, el interior del 3008 tampoco deja a nadie indiferente, con una atmósfera futurista y diferenciada de sus rivales que rodea a todos los ocupantes y presenta un compromiso firme con la tecnología. Es aquí donde se encuentran elementos clave como la sorprendente pantalla curva flotante Peugeot Panoramic i-Cockpit, que reúne las funciones del cuadro de instrumentos y del sistema de infotretenimiento, para una mayor comodidad.



EFICIENCIA PHEV A TU ALCANCE

Más allá de los detalles mencionados, la clave del nuevo 3008 Plug-In Hybrid está en las virtudes de su mecánica híbrida enchufable, que combina un motor eléctrico de 92 kW (125 CV) con un propulsor térmico de cuatro cilindros y 1,6 litros de 110 kW (150 CV). En total 143 kW (195 CV) de potencia están a tu alcance, junto a una caja de cambios automática de siete relaciones.

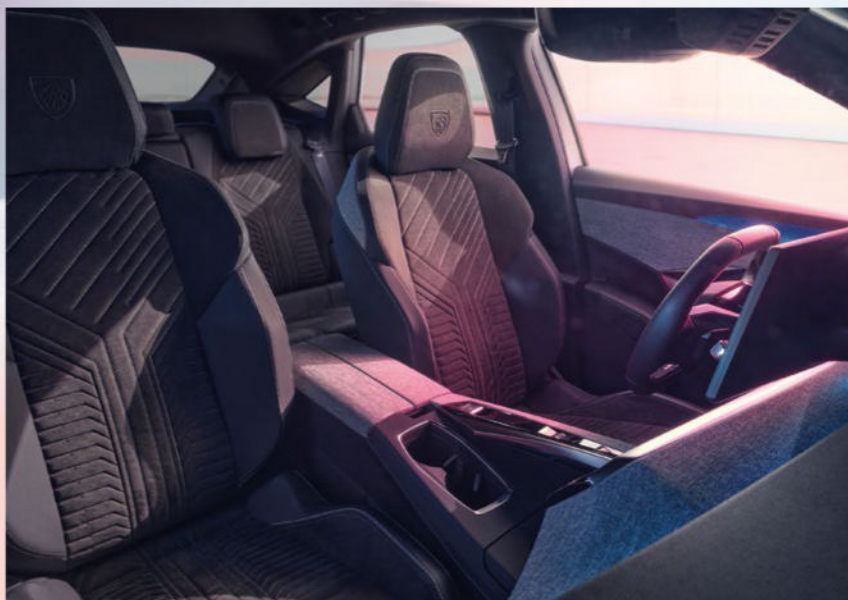
Con estas cualidades, esta mecánica se sitúa entre la versión microhíbrida de 136 CV y la variante 100% eléctrica E-3008 de 210 CV. Además, ofrece unas cualidades interesantes gracias a la batería de 17,8 kWh incorporada, que permite lograr 87 kilómetros de autonomía eléctrica combinada WLTP y se puede recargar en 2 horas y 55 minutos con un cargador de 7,4 kW; o en 9 horas y 5 minutos con



Una de las grandes novedades del nuevo 3008 está en su silueta 'fastback', que beneficia el apartado aerodinámico, sin perjudicar en ningún momento la habitabilidad en las plazas traseras.



Bajo la pantalla se sitúan los i-Toggles, mandos táctiles configurables con los que puedes crear varios accesos directos.



un enchufe doméstico convencional. De esta forma, hablamos de un modelo especialmente eficiente, con un consumo de combustible certificado de 0,9 litros a los 100 km y unas emisiones de 19 gramos de CO₂ por kilómetro en ciclo combinado. Con esto, y con su depósito de combustible de 55 litros, es posible disfrutar de la movilidad eléctrica en el día a día sin dejar de lado la posibilidad de realizar recorridos largos con facilidad.

Así, el nuevo Peugeot 3008 Plug-In Hybrid se presenta como uno de los SUV híbridos enchufables más interesantes del mercado y supone, además, una alternativa interesante en cuanto a sus precios y oferta de acabados. Desde 44.160 euros se puede encontrar en el acabado Allure, mientras que su variante GT agrega un aspecto más deportivo y un equipamiento más completo por un precio que arranca en 49.160 euros. Dar el paso hacia la movilidad electrificada y sostenible nunca ha sido tan atractivo.

EL CONFORT también reina en el interior del 3008, gracias a elementos como los asientos delanteros con la etiqueta AGR, distinción concedida por una asociación alemana de médicos y terapeutas. Esto se combina con otros detalles que agradecerán todos los ocupantes, como el climatizador bizona. Asimismo, no hay que dejar de lado la practicidad, con 34 litros de almacenamiento repartidos en 17 espacios portaobjetos que se suman a los 520 litros de capacidad que ya ofrece el maletero.



Con esta medida, la UE busca equilibrar la situación entre los fabricantes chinos y europeos

La UE ha decidido imponer aranceles a los BEV chinos

La Unión Europea impondrá una tasa de hasta el 38,1% para los coches eléctricos venidos de China, con la idea de proteger a las marcas europeas.

Si China sube sus impuestos, las marcas europeas podrían verse muy afectadas

LA COMISIÓN EUROPEA HA ANUNCIADO una imposición temporal de aranceles de entre el 17,4 y el 38,1% sobre las importaciones de coches eléctricos chinos a partir del 4 de julio.

Con esta decisión, la UE busca proteger a los fabricantes europeos, a los que considera en desventaja ante los BEV venidos de China. Según la Comisión, estos coches son beneficiados de grandes subvenciones en su país de origen, lo que permite que se ofrezcan en Europa por unos precios bajos y difíciles de igualar por las marcas europeas. Así lo ha señalado en base a una investigación que inició en 2023, de manera que esta medida buscará equilibrar la balanza y lo hará con baremos distintos.

Por ejemplo, en el caso de BYD se han establecido unos aranceles del 17,4%, Geely (Polestar, Volvo, Smart...) afrontará un 20% y el grupo SAIC (al que pertenece MG) será el más perjudicado, con un 38,1%. Mientras tan-

to, para otros fabricantes chinos que participaron en la investigación y no formaron parte de la muestra se ha establecido una tasa del 21% y el resto de fabricantes afrontarán el mismo 38,1% que afecta a SAIC.

A raíz de este anuncio, la Bolsa de Hong Kong ha registrado varias caídas, como la de BYD en un 3%. Al fin y al cabo, una consecuencia esperada será la subida del precio final de estos eléctricos y la reducción de su competitividad, aunque no está claro que la UE vaya a lograr su objetivo, ya que algunos fabricantes cuentan con vehículos no eléctricos y el incremento de precio no será muy acusado en algunos casos.

Mientras tanto, queda esperar para conocer el resultado de esta subida de impuestos, así como la respuesta de China, donde producen varios fabricantes europeos. Para ellos están establecidos unos aranceles del 15%, pero es probable que sean incrementados como represalia.

BREVES

SIN ITV



La AECA-ITV (Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos) advierte que más de un 30% de vehículos en España circularon sin ITV en 2022 (último año con datos oficiales). Según han señalado, unos cinco millones de vehículos están en esta situación, lo que aumenta la inseguridad en las carreteras.

6%

Es el porcentaje de caída en Bolsa de las acciones de varios fabricantes europeos de automóviles ante la incertidumbre tras los aranceles de la Unión Europea a los coches eléctricos de marcas chinas.

SOLICITUDES PERTE 3



YA HA COMENZADO el plazo de presentación de las solicitudes de la línea de baterías del Perte VEC III, dotada con un total de 300 millones. En total, la nueva convocatoria del Perte cuenta con 500 millones de euros, quedando 300 de ellos para una línea de baterías para coches eléctricos y los 200 restantes para la sección de cadena de valor.

SAILUN **TYRE**

SMART FORWARD.



RENDIMIENTO SOSTENIBLE.

Bajo consumo | alta longevidad | rendimiento probado



**ATREZZO
4SEASONS PRO**

- La elección inteligente para cualquier situación
- Excelente rendimiento
- Neumáticos para cualquier estación desde 205 - 255 mm / 17-19 pulgadas



**ATREZZO
ZSR2**

- Mejor adherencia en mojado, etiqueta A
- Mando y frenado excelentes
- Neumáticos para verano UHP desde 205 - 275 mm / 17-20 pulgadas

 **EcoPoint³**
TECHNOLOGY



Auto Bild **APPROVED**
✓ Performance
✓ High-Speed
✓ Handling

* Sailun Atrezzo ZSR, publicados en agosto de 2021 en autobild.de.

sailun-tyres.eu

BREVES

EL A3 SE RENUEVA



EN SU DÍA FUE el primer compacto premium y ahora la cuarta generación recibe un 'restyling' que aporta un aspecto algo más deportivo al exterior, gracias a nuevos elementos estéticos y de iluminación. El interior cuenta con materiales de más calidad y funciones digitales mejoradas, así como un mayor equipamiento de serie. Se ofrece con tres motores: dos gasolina con 116 y 150 CV; y dos TDI también de 116 y 150 CV. Además de las carrocerías Sportback y Sedan llega el nuevo Allstreet, de aspecto más campero. A la venta desde 32.960 euros.

UNA NUEVA MARCA CHINA EN ESPAÑA

EL FABRICANTE CHINO Dongfeng entra en España mediante el distribuidor portugués Salvador Caetano. La empresa operará en nuestro país a través de las marcas Dongfeng, Voyah y MHero; y la oferta inicial incluirá el Dongfeng Box, los Voyah Free y Dream, y el MHero 1. En abril de 2025, Dongfeng añadirá una berlina mediana (007), mientras que Voyah lanzará a finales de 2024 un SUV compacto cuyo nombre aún no se ha revelado, seguido en mayo de 2025 por el sedán Voyah Passion.



VW fabricará eléctricos de 20.000 €

EL GRUPO VOLKSWAGEN ha confirmado que introducirá coches eléctricos asequibles en Europa. Concretamente, por unos 20.000 euros. Será así en el grupo de marcas principal, que aún a firmas como VW, Skoda, Seat o Audi. En principio, el estreno está previsto para el año 2027 y así el grupo buscará llevar la electrificación a más gente, aunque no será este su único enfoque. Junto a este anuncio, Volkswagen también ha decidido invertir 60.000 millones en motores de combustión, a raíz de la tibia acogida de los coches eléctricos. Así, el objetivo será mantener la competitividad de los coches térmicos hasta que los BEV representen un porcentaje notable de las ventas.



Wayne Griffiths dimite como presidente de Anfac



WAYNE GRIFFITHS ha presentado su dimisión de la presidencia de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). Tras ocupar el cargo en enero de 2022, el empresario ha relatado que decidió renovar en diciembre "porque el Gobierno se comprometió a ser un aliado del sector" en la electrificación, pero ha decidido dimitir porque "el compromiso de los representantes políticos no está a la altura" y la electrificación sigue sin ganar ritmo.

Nuevo ERE en Ford Almussafes

LA PLANTA DE FORD EN ALMUSSAFES (VALENCIA) se enfrenta a un nuevo expediente de regulación de empleo (ERE) que afectaría a 1.622 empleados, un 33% de la plantilla actual. Tras la despedida de modelos como el Ford S-Max y el Mondeo, ya solo se produce en estas instalaciones el Ford Kuga. Ante esto, ya se han realizado despidos y ahora se podría prescindir de más de un 30% de la plantilla. Pero en muchos casos podría no ser una situación definitiva. La fábrica valenciana se adjudicó en 2022 la producción de Ford eléctricos en Europa y ya se ha confirmado que se ensamblará allí un nuevo vehículo multienergía con unas 300.000 unidades anuales. Ahora bien, dicho coche no se empezará a producir hasta 2027, lo que



explica este nuevo ERE. Aun así, el sindicato UGT señala que 626 de esos despidos serían "bajas incentivadas con carácter definitivo" y hasta 996 serían "despidos objetivos con preferencia de recontractación en 2027".

EL PRECIO *de la Historia* **RECORRE EEUU**



ESTRENO EXCLUSIVO
| SÁBADO 29, 19:15

BREAK

Impulsado por



CITROËN



LA HIBRIDACIÓN

Hay muchas formas de adentrarse en la electrificación, pero Citroën te lo pone realmente fácil con sus C4 y C4 X Hybrid 136 con tecnología híbrida de 48 voltios, para que solo tengas que preocuparte de disfrutar de la carretera

Las mecánicas híbridas ofrecen multitud de ventajas. Puedes reducir el consumo de combustible respecto de las motorizaciones térmicas convencionales, contar con una conducción más suave y beneficiarte de la etiqueta ECO de la DGT. Se trata de una alternativa sensata para acceder a la electrificación sin perder las virtudes de los motores térmicos. Y con los nuevos Citroën C4 y C4 X Hybrid 136, dar el paso solo te aportará ventajas.

Ambos modelos de la marca francesa han cosechado un gran éxito en el mercado, gracias a su estilo diferenciado de las berlinas y SUV convencionales, su equipamiento tecnológico y de seguridad y al habitual confort de marcha propio de la marca de los dos chevrões. Además, otra de sus virtudes ha sido su variada oferta mecánica, que ahora recibe una opción de lo más interesante. Se trata de una mecánica basada en la tecnología 48V Hybrid, que permite reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, al mismo tiempo que ofrece un funcionamiento sencillo y una conducción suave en todo momento.



⬆ Más allá de la mecánica, el Citroën C4 destaca por su versatilidad y practicidad. ¿Y si buscas más espacio? El C4 X ofrece justo lo que necesitas, con 4,6 metros de largo y 510 litros de maletero

En el C4 X no dejarás de atraer miradas, gracias a su silueta 'fastback' y sus formas estilizadas



LAS VENTAJAS DEL C4 Y C4 X HYBRID 136

- » MENOS CONSUMO de combustible
- » HASTA 20% menos de emisiones
- » CONDUCCIÓN suave y dinámica
- » SIN ENCHUFES ni paradas para cargar
- » SIN RESTRICCIONES al circular
- » ETIQUETA ECO de la DGT
- » SIN COMPLICACIONES, solo conduce
- » PRECIO razonable

MÁS CÓMODA

TODO VENTAJAS

El sistema se compone de un motor de gasolina 1.2 PureTech de nueva generación, con 136 CV y 230 Nm de par. Utiliza una cadena de distribución que ofrece una mayor robustez y se acompaña de un motor eléctrico síncrono de imanes permanentes de 28 CV y 55 Nm de par, el cual actúa en situaciones de baja demanda de par, maniobras o conducción a baja velocidad.

Junto a esto, este propulsor también actúa como generador para una batería de 48V de 432 Wh situada bajo el asiento del conductor, lo que permite contar con energía eléctrica para determinadas funciones del coche. Por ejemplo, para accionar el motor de arranque por correa de manera rápida o alimentar determinados equipos del coche. Incluso la caja de cambios automática de doble embrague de seis velocidades está electrificada y se ha configurado para la tecnología híbrida.

Si bien todo esto puede sonar complejo, lo que debes saber es que se traduce en una mayor comodidad para ti. La transmisión ofrece cambios de marcha más cortos

y suaves, mientras que el apoyo eléctrico del motor es capaz de aportar una gran ayuda en situaciones en las que necesites una mayor aceleración de forma inmediata. ¿Y en conducción relajada? En estos casos podrás ahorrar en tu consumo de gasolina sin hacer nada, ya que el propio coche se ocupa de hacer funcionar el motor térmico y el eléctrico por separado o al mismo tiempo de forma totalmente autónoma.

Esto será de gran ayuda en el día a día, donde solo tendrás que preocuparte de disfrutar de cada trayecto. Además, tampoco tendrás que nada que temer si te adentras en Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), ya que te librarás de las restricciones de circulación gracias a la etiqueta ECO de la DGT. Todo, sin tener que pensar en enchufar el coche en ningún momento, ya que la batería se recargará automáticamente mediante las deceleraciones propias de la conducción convencional.

Acceder a la movilidad electrificada nunca ha sido tan atractivo, especialmente con coches como los Citroën C4 y C4 X, caracterizados por su versatilidad, tecnología y

comodidad a bordo para todos los ocupantes. Con un precio que arranca en 24.150 euros para el C4 y en 24.600 euros para el C4 X en esta motorización Hybrid 136, la conducción inteligente y sostenible está al alcance de tu mano.



» El Citroën C5 Aircross ya recibió la tecnología 48V Hybrid en 2023, dando grandes resultados

La gasolina firma un 41,8% de cuota de mercado; el diésel, un 10,3%. Un 47,9% acapara el resto, donde los híbridos no enchufables dominan

Una de cal y otra de arena

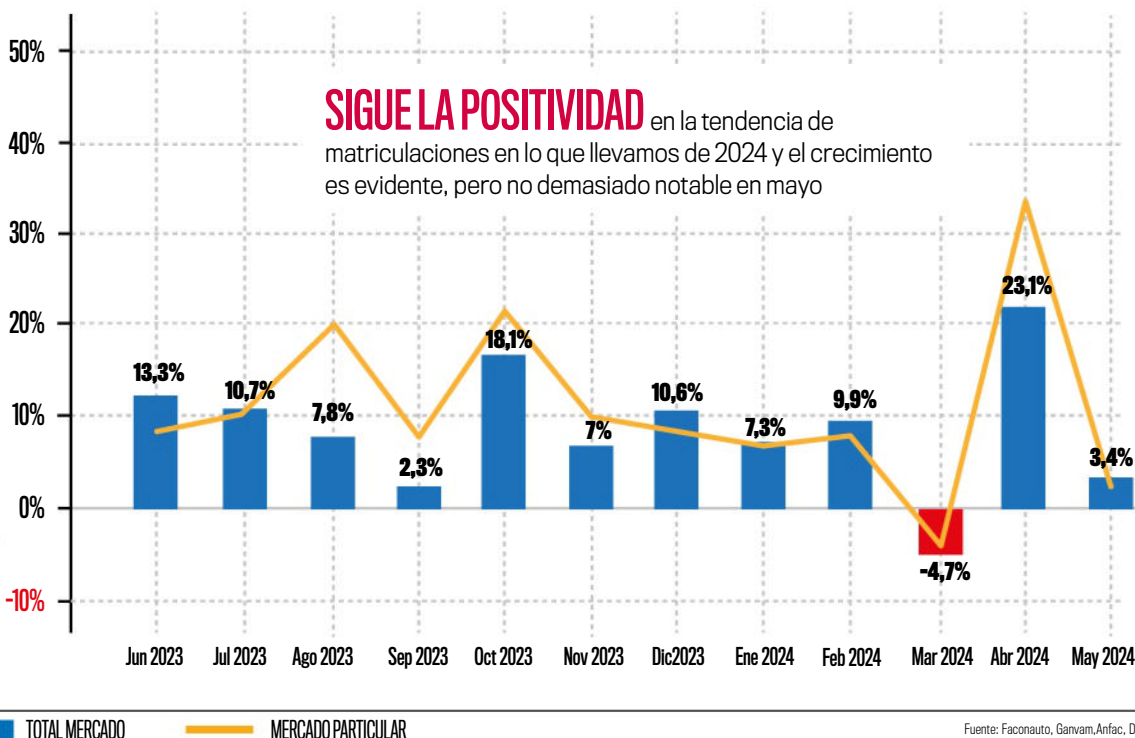
Sumamos otro mes de datos positivos de matriculaciones en España con los registros de mayo, pero la situación de los coches electrificados se resiente y aumenta la preocupación...

UNA VEZ MÁS SE REGISTRAN DATOS POSITIVOS de matriculaciones en España, como confirman las cifras del mes de mayo, con 95.158 unidades vendidas. Se trata de un crecimiento del 3,4%, el cual se atribuye principalmente al empuje del canal de em-

presas de *rent a car* (coches de alquiler). Aun así, todos los canales han registrado un crecimiento, a excepción de las empresas, donde se ha firmado un descenso del 10,9%.

En general, las matriculaciones presentan una situación favorable para el sector. El acumulado en los

Las emisiones de CO₂/km de los coches vendidos en mayo quedan en 119,1 g, un 1,4% más que en el mismo mes de 2023



Fuente: Faconauto, Garvam, Anfac, DGT

FOTOS: GETTY IMAGES, FABRICANTE

TOP 10

POR MARCAS Toyota mantiene su liderazgo con comodidad, mientras que Hyundai se sitúa en segundo lugar, seguida de cerca por Peugeot.

MAYO		ENERO - MAYO	
	Toyota 8.187		Toyota 40.088
	Hyundai 6.433		Seat 27.929
	Peugeot 6.249		Volkswagen 27.519
	Volkswagen 6.240		Peugeot 26.870
	Renault 6.218		Hyundai 26.537
	Kia 5.282		Kia 26.004
	Seat 5.073		Renault 24.747
	Citroën 4.992		Dacia 21.720
	Dacia 4.706		Citroën 20.400
	Mercedes 4.175		Mercedes 19.001

cinco primeros meses de 2024 es de 431.884 unidades, lo que representa un crecimiento del 6,8%, si bien sigue un 23% por debajo de los niveles de 2019. Asimismo, las sensaciones no son positivas en los coches electrificados. Con solo 9.180 unidades y una caída del 11,9% respecto de mayo de 2023, crece la preocupación sobre las ventas de los eléctricos e híbridos enchufables.

Desde la asociación de fabricantes ANFAC, el director de comunicación y marketing, Félix García, ha aplaudido el crecimiento de matriculaciones generales, aunque no sea significativo. No obstante, ha reconocido que es "preocupante" la situación de los coches electrificados

! El Tesla Model 3 sigue siendo el BEV más vendido, pero el Volvo EX30 le arrebató el segundo lugar al Model Y



y ha señalado que "el ruido en contra del vehículo eléctrico no beneficia las ventas". Así, ha indicado que cada vez hay más opciones entre este tipo de modelos, pero sin dejar de apuntar que debe haber "una mayor implicación y rapidez desde la administración, para ayudar al ciudadano a optar por las nuevas tecnologías".

Por su parte, el director de comunicación de la asociación de concesionarios Faconauto, Raúl Morales, ha expresado que "las matriculaciones de vehículos del mes de mayo confirman la tendencia al alza que ya vimos en el mes de abril". Es decir, un "mercado estable" en el canal de particulares y "el canal de empresas alquiladoras de vehículos sosteniendo el mercado". Mientras tanto, ha señalado que "el canal de empresas no da todavía muestras de recuperación" respecto del año pasado, pero ha destacado que en mayo se acerque la cifra de matriculaciones a las 100.000 ventas.

Finalmente, la directora de comunicación de la asociación de vendedores y reparadores Ganvam, Tania Puche, también ha destacado esa proximidad a las 100.000 unidades, que puede considerarse "el volumen natural de nuestro mercado, teniendo en cuenta nuestro nivel de población, motorización y renta per cápita". Así, ha reconocido la mejora del mercado, especialmente por la preparación de las compañías alquiladoras para verano, pero ha recordado que seguimos "en volúmenes más de un 20% inferiores a los niveles prepandemia" y ha recalcado que la situación actual está teniendo "un impacto claro" en la velocidad de electrificación del parque móvil español.  Sergio Ríos

TOP 10 POR MODELOS

Mayo

CITROËN C3	2.823
Peugeot 2008	2.713
Dacia Sandero	2.527
Renault Clio	2.021
Hyundai Tucson	1.987
Toyota Corolla	1.945
Opel Corsa	1.910
Seat Ibiza	1.859
Kia Sportage	1.819
MG ZS	1.685

Enero-Mayo

DACIA SANDERO	13.068
Toyota Corolla	10.197
Seat Ibiza	9.202
Hyundai Tucson	9.168
Seat Arona	9.091
Peugeot 2008	8.825
Nissan Qashqai	8.738
Citroën C3	8.732
Peugeot 2008	8.703
MG ZS	8.433

Kia
XCeed
1.6 PHEV

141 CV/35.218 €

Audi
Q5 Sportback
50 TFSIe

299 CV/70.750 €



¿QUÉ HÍBRIDO ES EL QUE

Te planteamos opciones para todos los gustos, desde un 'crossover' accesible hasta un SUV premium, para que valores cuál es tu coche ideal en tu paso a la electrificación.

Texto Enrique Trillo |
Fotos Luis Miguel Martín |

AQUELLOS QUE QUIEREN COMPRARSE UN COCHE se hacen preguntas como estas: ¿Es ya el momento de cambiarse a la electromovilidad? ¿Un híbrido enchufable merece la pena o es una engañifa? ¿Me servirá un PHEV como coche único o en viajes me va a complicar la vida?

Los que los ingleses conocen como *Plug-in Hybrid* son vehículos equipados con un motor de combustión (generalmente de gasolina, aunque hay algunos fabricantes, como Mercedes, que también toman como base una mecánica diésel), al que se

une un eléctrico que se nutre de la energía almacenada en una batería, que les otorga una autonomía 100% eléctrica (oficial) de entre 50 y 100 km, según modelos. Esto les permite tener la etiqueta 0 de la DGT y, por tanto, acceder a los descuentos del Plan Moves (y posibles planes que se aprueben con posterioridad, ya que al cierre de esta edición de AUTO BILD el Moves III sigue vigente) y acceder sin restricciones a las ZBE (Zonas de Bajas Emisiones) de las ciudades con más de 50.000 habitantes.

No son pocos los detractores de este tipo de tecnología, pues acusan

**Cupra
Formentor
1.4 e-HYBRID**
204 CV/41.120 €

**Peugeot
508 Plug-in
Hybrid 180**
180 CV/47.610 €



ENCHUFABLE NECESITAS?

a sus propietarios de comprarlos para beneficiarse de sus ventajas de movilidad, para luego, en realidad, no cargarlos jamás.

Pero lo cierto es que, bien usados, es decir, cargándolos a diario en casa o en el trabajo, tienen todo el sentido del mundo, ya que reducen los costes por uso prácticamente 0, pues hay estudios que dicen que en Europa de media recorreremos menos de 50 km diarios. Y luego, en vacaciones, no tienes que preocuparte de buscar puntos de carga como con un eléctrico puro, ya que puedes circular únicamente con el motor de com-

bustión sin que eso suponga ningún perjuicio para la mecánica.

Eso sí, en estos casos debes tener en cuenta que son vehículos que gastan más que un gasolina convencional, ya que el conjunto eléctrico supone un extra de peso con el que hay que acarrear y penaliza el consumo. Pero si sueles hacer tres o cuatro viajes largos al año, como la gran mayoría (Navidad, semana santa, verano y alguna que otra escapada), un híbrido enchufable se ajusta a tus necesidades como un guante.

Aquí hemos hecho una selección de modelos que pensamos respon-

den a la mayoría de las necesidades, desde el accesible Kia Xceed, que es de los más accesibles que vas a encontrar, hasta un SUV premium como el Audi Q5, pasando por uno de los modelos más deseados del momento, el Cupra Formentor; y sin olvidar una berlina, porque consideramos que es un tipo de vehículo que sigue siendo muy lógico comprar.

La gama de potencias que aquí te proponemos va desde los 141 hasta los 299 CV. Y sus autonomías 100% eléctricas van de los 48 a los 63 km. ¿Quieres saber cuál se ajusta a tus necesidades? Pasa de página... ➔

**Un
grupo de
híbridos
enchufables
con precios,
potencias y
autonomías
eléctricas
para todas
las
necesidades**

EFICIENCIA EN LA CLASE PREMIUM

EMPEZAMOS CON ESTE Q5, SENCILLAMENTE, porque los colocamos en orden alfabético, no porque sea el mejor, aunque quizás lo sea. Por calidad de materiales y acabados, desde luego, pese a que lleva en el mercado desde el año 2017 (recibió un *restyling* en 2021). El sucesor llega el año próximo. No obstante, no hay que olvidar que es, de largo, el más caro de los que aquí te proponemos. Pese a ello, no hemos querido dejar de mostrar una alternativa premium, porque los que tienen una cuenta corriente más desahogada también tienen derecho a conocer sus alternativas dentro de los híbridos enchufables.

Lo primero que hay que tener en cuenta es que el Sportback que aquí hemos probado cuesta como poco 70.750 euros, pero la motorización 50 TFSIe, que la híbrida enchufable, también se ofrece con la carrocería Q5 normal y es 3.000 euros más barato. Tú decides si quieres un modelo de diseño más dinámico como el Sportback o prefieres tener 10 litros más de maletero (465 litros) y mejor habitabilidad en la fila trasera si te decantas por el Q5 normal.

También existe un 55 TFSIe de 367 CV, pero es una variante excesiva para una gran mayoría de conductores, además de costar casi 7.000 euros más. Preferimos el citado 50 TFSIe de 299 CV, potencia más que suficiente, que procede de la unión de un gasolina 2.0 turbo de 265 CV y un eléctrico de 105 kW (143 CV). La batería es de 14,4 kWh y le proporciona una autonomía real de 44 km que, a excepción del Peugeot 508, es la mayor



Se ha quedado un poco anclado en el apartado tecnológico, pero la respuesta dinámica y eficiencia del 50 TFSIe son como para quitarse el sombrero"

Enrique Trillo, redactor jefe AUTO BILD

AUDI Q5 50 TFSIe



◀ Saber gestionar los modos de conducción te ayuda a lograr una mayor eficiencia.



Pantalla táctil de 10,1 pulgadas: pequeña para el estándar actual. Gran calidad de materiales y acabados.

◀ Que se mantengan los botones físicos es una ventaja hoy en día.

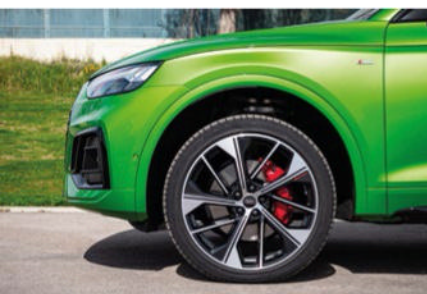




Chasis y dirección equilibrados. Cuando la batería se agota, su motor gasolina de 265 CV gasta como poco 8,5 litros.

de todos los modelos que aquí te mostramos.

Es un coche muy divertido de conducir, con espacio de sobra en todas las plazas y con el asiento trasero corrido ajustable longitudinalmente (de serie). Las puertas traseras se abren mucho, lo que facilita el acceso y cuentan con doble sellado, así que el nivel de rumorosidad interior es muy reducido. Lo que no nos gusta tanto es que las ventanillas traseras no se bajen por completo ni que los plásticos de las puertas traseras sean duros, porque no van en consonancia con la calidad del resto del coche.



▲ Las llantas de serie son de 18", pero puedes pedir estas de 19" por 1.482 euros.



▲ La altura para la cabeza (95 cm) es algo más limitada en esta versión Sportback, pero el hueco para las piernas es amplio.



La unidad probada era la Black line Edition, con logotipos, retrovisores, parrilla y marcos de las ventanillas de color negro brillante.

Audi Q5 Sportback 50 TFSle

Motor 4 cil turbo+eléctrico

Cilindrada 1.984 cc

Potencia 265 CV a 5.250 rpm + 143 CV (299 CV) **Par máx.**

450 Nm **Tracción** Integral

Transmisión Automática 7 vel.

S tronic **Largo/Ancho/Alto**

4.689/1.893/1.609 mm **Peso**

2.150 kg **Maletero** 455-1.365

litros **0-100 km/h** 6,1 s.

Velocidad máxima 239 km/h

Consumo oficial 1,5 l/100 km

Emisiones CO₂ 35 g/km

Precio 70.750 euros*

* Precio oficial (incluye descuento promocional)

EQUIPAMIENTO

El Q5 está en la parte final de su ciclo de vida, pero su dotación de fábrica, salvo por su pequeña pantalla principal, no está nada mal: 4 tomas USB, cargador de smartphone por inducción, punto de acceso Wi-Fi, control por voz (su funcionamiento se debe actualizar respecto a la competencia), Android Auto y Apple CarPlay. Sin olvidar el control de velocidad adaptativo o el portón trasero con apertura y cierre eléctricos.

+ Calidad percibida

+ Respuesta dinámica

+ Espacio atrás

- Pantalla pequeña

- Sistema multimedia

- Consumo sin batería

Cupra Formentor 1.4 e-HYBRID

Motor 4 cil turbo+eléctrico

Cilindrada 1.395 cc

Potencia 150 CV a 5.000 rpm

+ 116 CV (204 CV) **Par máx.**

350 Nm **Tracción** Delantera

Transmisión Auto. 6 vel. DSG

Largo/Ancho/Alto

4.450/1.839/1.510 mm **Peso**

1.681 kg **Maletero** 345-1.415

litros **0-100 km/h** 7,8 s.

Velocidad máxima 205 km/h

Consumo oficial 1,2 l/100 km

Emissiones CO₂ 28 g/km

Precio 41.120 euros*

* Precio oficial con promociones

EQUIPAMIENTO

Aunque se vaya a actualizar y mejore su equipamiento de seguridad, esta versión ya viene equipada de serie con alarma de cambio involuntario de carril, Pre-Crash Assist, asistente de frenada de emergencia y control de velocidad adaptativo. En lo relativo a tecnología: cargador inalámbrico para móvil con amplificador de señal, cuatro puertos USB tipo C, conectividad online y Android Auto por cable y Apple CarPlay inalámbrico.

- + Diseño moderno
- + Dinamismo en carretera
- + Consumo
- Espacio a lo ancho atrás
- Confort de marcha
- Capacidad del maletero



El borde de carga está a 75 cm del suelo, lo que dificulta cargar el maletero.



Cuadro de mandos digital de 10,25" y pantalla principal de 10". En esta imagen ves la opcional de 12" (400 euros).

CUPRA FORMENTOR 1.4 e-HYBRID



UN SUV MUY ECODINÁMICO

SI EL FORMENTOR ES UNO DE LOS COCHES más deseados, ahora que acaba de presentarse su sucesor y puedes conseguirlo a un precio de derribo, imagínate... Sí, porque todavía quedan unidades en stock y la marca lo ha rebajado unos 6.000 euros respecto al modelo que le va a reemplazar.

Con 4,45 metros de longitud y 1,52 metros de alto, es más corto y bajo que la mayoría de sus rivales. No es

un *crossover* como el Kia XCeed, pero también es una mezcla entre un compacto y un todocamino.

Pese a su aspecto coupé, la capacidad de su maletero no está nada mal (entre 450 y 1.505 litros). Eso sí, el borde de carga está más alto de la cuenta (75 cm), lo que dificulta la carga del equipaje. Además, los asientos traseros no se pueden mover o reclinar, solo tumbar. En cualquier caso, ofrece un espacio bastante decente



▲ El espacio para la cabeza no está mal, pese a la línea descendente del techo, pero el hueco a lo ancho es estrecho.

en la parte trasera, mientras que en la delantera se posiciona como una opción tecnológica, porque absolutamente todo puede controlarse desde su gran pantalla multimedia, que apenas tiene botones, lo que no siempre es bueno.

En el apartado dinámico el Cupra Formentor juega en otra liga. La herencia de chasis del Cupra León se nota claramente. En general, se trata de un vehículo que se viste con traje SUV, pero va con deportivas, es decir, que es mucho más dinámico de lo que cabría pensar. Las curvas rápidas son su hábitat natural y las domina con firmeza y velocidad.

Su mecánica está formada por un 1.4 turbo de gasolina con 150 CV, más un eléctrico de 85 kW (115 CV), para lograr una potencia conjunta de 204 CV. La batería tiene 10,8 kWh, que le proporcionan energía suficiente para recorrer unos 43 kilómetros con energía eléctrica (solo supera al Kia). La ventaja es que cuando se vacía la batería el gasto medio es incluso bajo (7,0 litros), lo que le convierte en una gran alternativa para viajar. Sin olvidar que sus prestaciones están por encima de la media: 0-100 km/h en 7,8 segundos.



Los detalles en color cobre son seña de identidad de Cupra.



Con 204 CV no creo que nadie sea capaz de exigir mejores prestaciones y, sobre todo, mejor consumo en el día a día. Además, su dinamismo está fuera de toda duda"

Sergio Ríos,
redactor AUTO
BILD



▲ De serie, llantas de 18". Opcionalmente, de 19" desde 890 a 1.900 euros.

EL QUE MÁS CUIDA TU BOLSILLO

DE TODOS LOS MODELOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES que aquí te proponemos, el XCeed es el más económico, así que es una alternativa realmente sensata para acceder al mundo de la electromovilidad.

Es cierto que en el mercado hay un PHEV todavía más económico, el MG HS, pero por calidad de materiales y acabados, así como por agrado de uso, el coreano nos parece una mejor opción.

Se trata de un modelo con carrocería tipo *crossover*, es decir, a medio camino entre un SUV y un compacto. Y, debido a su precio accesible, no debes esperar una calidad de acabados y materiales sensacional. Cumple, pero sin alardes. Vas a encontrar plásticos duros y tapicería de tela en el acabado básico. Eso sí, el interior está bien ordenado y, gracias a que cuenta con muchos controles físicos, es fácil de manejar.

La pantalla principal es de solo 8 pulgadas, pero viene con Android Auto y Apple CarPlay, así que tendrás

la conectividad que necesitas. Y en lo relativo al espacio, pese a la caída del techo en la parte posterior, ofrece una habitabilidad más que decente. Eso sí, no te va a gustar tanto su maletero, que con solo 291 litros se antoja escaso si quieres llenarlo de equipaje para viajar.

Está equipado con un sistema de impulsión compuesto por un motor de gasolina atmosférico de 1,6 litros con 105 CV, más otro eléctrico de 61 CV. Entre ambos logran una potencia conjunta de 141 CV que son suficientes para moverse con soltura, pero no te regalan un rendimiento estratosférico, como ya podrás imaginar.

Con 8,9 kWh (brutos. No hay datos de la capacidad útil), tiene la batería más pequeña del póker de híbridos enchufables que te proponemos en este guía de compra. Así que Kia asegura que la autonomía en modo eléctrico es de 48 kilómetros. Pero según nuestras mediciones se queda en unos 35 km reales. Todo depende de los recorridos que sueles hacer, pero es posible que no te lle-



Me encantan los coches sinceros y este XCeed lo es. No te engaña: promete ser un modelo económico, amplio y polivalente y lo cumple con creces"

Luis I. Guisado, redactor AUTO BILD

KIA XCEED 1.6 PHEV

➤ Viene de fábrica con llantas de 16 pulgadas y no se pueden montar otras no de forma opcional.



◀ El puesto de mandos monta elementos de buena calidad: plásticos blandos y materiales engomados. Pantalla principal de 8 pulgadas.

que para funcionar en modo 100% eléctrico en el día a día. La parte buena es que cuando se agota la batería su pequeño motor gasolina gasta solo 6,6 litros.

Algo que también te va a sorprender es su comportamiento en carretera. Porque quizás esperes un coche de respuesta suave y tranquila, pero lo que te vas a encontrar en realidad es una faceta más dinámica. No es como el Cupra, pero tampoco es de esos coches blandorros que balancean en cada curva.



A pesar de la caída del techo, el espacio para la cabeza es bueno. También lo es el hueco disponible para las rodillas.

▲ Su motor de 141 CV tiene una buena respuesta. Sorprende su chasis, que hace que se comporte en curva mejor de lo esperado.

◀ Los paragolpes posteriores son nuevos. Los pilotos con tecnología LED e intermitentes dinámicos son una pasada.

► Estos motivos de color negro decoran las tomas de aire delanteras y son una de las novedades estéticas de este nuevo XCeed.

Kia XCeed 1.6 PHEV

Motor 4 cilindros+eléctrico

Cilindrada 1.580 cc

Potencia 105 CV a 5.700 rpm + 61 CV (141 CV) **Par máx.** 265 Nm

Tracción Delantera

Transmisión Automática 6

velocidades **Largo/Ancho/**

Alto 4.395/1.826/1.483 mm

Peso 1.519 kg **Maletero** 291-

1.243 litros **0-100 km/h** 11,0 s.

Velocidad máxima 160 km/h

Consumo oficial 1,4 l/100 km

Emisiones CO₂ 32 g/km

Precio 35.218 euros*

* Precio con promociones para acabado eDrive

EQUIPAMIENTO

Para tratarse del modelo más accesible de todos los que aquí se reúnen, no viene mal dotado de serie. En seguridad: control de crucero adaptativo con función Stop&Go, ayuda de arranque en cuesta, cámara de visión trasera y prevención de colisión con tráfico trasero cruzado. En lo relativo a tecnología: Android Auto y Apple CarPlay, pantalla de 8 pulgadas, puerto USB y cargador USB tipo C en plazas delanteras y traseras.

➕ Comportamiento en marcha

➕ Espacio en plazas traseras

➕ Motor eficiente

➖ Baja autonomía eléctrica

➖ Potencia del motor

➖ Maletero pequeño



Peugeot 508 Plug-in Hybrid

Motor 4 cil turbo+eléctrico
Cilindrada 1.984 cc
Potencia 150 CV a 6.000 rpm + 110 CV (180 CV) **Par máx.** 360 Nm **Tracción** Delantera
Transmisión Automática 8 velocidades **Largo/Ancho/Alto** 4.750/1.859/1.403 mm
Peso 1.811 kg **Maletero** 487-1.537 litros **0-100 km/h** 8,2 s.
Velocidad máxima 230 km/h
Consumo oficial 1,3 l/100 km
Emissiones CO₂ 30 g/km

Precio 47.610*

* Precio con promociones para acabado Allure

EQUIPAMIENTO

La versión Allure, pese a ser la más sencilla disponible con este mecánica PHEV, viene montada con multitud de asistentes: Active Safety Brake con vídeo y radar con alerta de riesgo de colisión alerta de fatiga del conductor, de cambio involuntario de carril. Y en el lado tecnológico, pantalla de 10", cuadro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas, cuatro tomas USB (2 C y 2 tipo A), función Mirror Screen inalámbrica y control por voz.

-  **Calidad de rodadura**
-  **Habitabilidad trasera**
-  **Maletero y espacio de carga**
-  **Postura al volante**
-  **Volante pequeño y extraño**
-  **Manejabilidad multimedia**



PARA VIAJEROS SENSATOS

NO NO ENGAÑEMOS, EL SEGMENTO DE LAS BERLINAS está de capa caída. Pero a nosotros nos siguen pareciendo coches ideales, por su buen dinamismo, capacidad de maletero y eficiencia. Y esto último, unido a un conjunto mecánico híbrido enchufable se magnifica. Por eso no hemos querido

dejar de proponer un modelo de esta categoría en esta guía de compra de coches PHEV.

En concreto te presentamos el Peugeot 508 porque, sencillamente, es una de las mejor berlinas que puedes encontrar a día de hoy por su buena relación calidad precio. Los fabricantes generalistas han salido



Me encanta el fino rodar de una berlina como el 508, que no solo es mejor en curva que un SUV, sino que es mucho más eficiente, debido a su mejor aerodinámica"

Hugo Valverde, equipo de pruebas de AUTO BILD

De aspiraciones premium, pero disponible desde 47.610 euros, un precio que hoy en día, por desgracia, es casi hasta razonable para un coche electrificado de este tamaño.



La unidad que tuvimos disponible para la sesión de fotos era el 508 PSE (Peugeot Sport Engineered), es decir, la variante más potente y radical de la gama, con 306 CV y tracción a las cuatro ruedas.



El dichoso i-Cockpit, con volante pequeño y bajo y cuadro de mandos arriba, te obliga a llevar una postura diferente.

PEUGEOT 508 PLUG-IN HYBRID



▲ El espacio en la segunda fila es muy bueno para las piernas, aunque el espacio para la cabeza es algo más justo.

▼ El acabado Allure viene con llantas de 17", pero este PSE las trae de 20" de serie.



▲ El cuadro de mandos te ofrece información en 3D.



▲ El acabado PSE tiene detalles de color verde kriptonita que lo distinguen del resto de la gama.

corriendo de este segmento y son los premium los que resisten, porque tienen muy buena cuota en las ventas a empresas como coches de representación. Pero como nosotros escribimos para gente de a pie como tú, te planteamos este 508 Plug-in Hybrid.

Está disponible en tres versiones de potencia: 180, 225 CV y 360 CV. Evidentemente, el tope de gama va más holgado y es el más indicado si le das importancia a las prestaciones y su consumo es bastante similar en el día a día. Pero como aquí buscamos eficiencia y sensatez, te recomendamos el modelo de 180 CV, que tiene potencia suficiente y cuesta 1.500 euros menos que el de 225 CV. También puedes elegirlo con carrocería familiar (SW) por 1.200 euros más. Una opción realmente interesante debido a sus 530 litros de maletero (1.780 litros si pliegas los asientos), frente a los 487-1.537 litros de la berlina.

Su conjunto mecánico está formado por un gasolina 1.6 de cuatro cilindros y 150 CV, al que se suma un eléctrico de 81 kW (110 CV) y una batería de 11,3 kWh que le proporciona una autonomía real de 45 km, según nuestras mediciones (63 km oficiales, WLTP). En carretera, una vez agotada la batería, el gasto no es bajo, pero tampoco una locura: 7,7 litros a los 100 km.

CITROËN GOLPEA PRIMERO

En la marca francesa se apuntan el tanto honorífico de ser los primeros en lanzar un coche eléctrico de precio razonable que ha sido diseñado y fabricado en Europa. El **Citroën ë-C3** es el pionero y además pone el listón a una altura inesperada.



HACE UNOS MESES ESTUVE EN LA PRESENTACIÓN internacional de este modelo llamado a revolucionar el mercado de los coches eléctricos asequibles. Un momento: ¿dónde hemos oído eso? Ya te lo digo yo: en mil y una ocasiones en las que marcas de todo tipo presentan coches que no están a la altura y que, oh, sorpresa, pasan sin pena ni gloria por el mercado.

¿Y por qué debería ser distinto en esta ocasión? Porque el que se presenta ahora es nada menos que un modelo de Citroën con un nombre como poco conocido: el nuevo C3 llegará con una versión de gaso-

lina y también como eléctrico. Mucho legado a sus espaldas como para tomárselo a la ligera...

Y es precisamente este modelo el que tengo entre manos: con una batería de 44 kWh con la que promete hacer 326 kilómetros (según WLTP), no dudo ni un momento a la hora de iniciar la ruta: pongo rumbo a Viena (a un buen trecho de donde estoy) para probar este utilitario de bajo coste en su terreno: algo de autopista, algo de interurbanas, y algo de recorrido por ciudad.

Antes de partir, déjame que te aclare una cosa: hablo de "bajo coste" porque incluso el CEO de la mar-

La cuarta generación del C3 llegará con una versión de gasolina 1.2 y dos variantes eléctricas

ca Thierry Koskas me lo admitió y, algo que me sorprendió, no le importó que se les metiera en la misma frase junto con la marca Dacia, de la que, asegura, hacen muy buenos productos "en este segmento".

Así que con la premisa de enfrentarme a un coche barato (que no *low cost*, como subrayó Koskas), recojo las llaves: aunque podía haber conducido el motor de gasolina (existirá una versión de 1,2 litros y 100 CV), me decanto por el eléctrico, ya que se trata del primero de origen europeo (diseñado y fabricado en nuestro continente) de coste razonable: hablar de barato en un coche de este

Interior de líneas sencillas que da buena sensación. Todo queda al alcance de la mano y funciona bien.



Ah, las siempre útiles? ayudas a la conducción... Se pueden apagar pulsando un botón.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Sensación de espacio, diseño del salpicadero, manejo, acceso a plazas tras.



Lo peor

Acceso al maletero, postura para las piernas atrás, dirección sin 'feeling'.

▼ Salpicadero de la versión Max. El You es el básico y no tendrá esta pantalla ni climatizador, pero sí aire acondicionado.

tamaño por 23.800 euros es como poco excesivo, aunque aquí no se incluyen las ayudas.

La gente de Citroën me advirtió de que el coche tenía un *software* que no estaba finalizado del todo: no podía estar parado más de 10 minutos porque se bloqueaba, y otras consignas menos tranquilizadoras que no voy a tener en cuenta.

Así que, para no forzar una posible anécdota que contar a mi regreso, antes de comenzar me detengo a analizar las plazas traseras, a las que se entra por un hueco muy decente gracias a que las puertas se abren mucho. Hace unos meses estuve en París >>



CITROËN ë-C3

Motor Eléctrico, delantero

Potencia 83 kW (113 CV)

Par motor 120 Nm **Batería** 44 kWh (LFP)

Transmisión Automática **Tracción** Delantera

Largo/Ancho/Alto 4.015/1.755/1.567 mm

Maletero 310 litros **Peso** 1.494 kg

Velocidad máx. 135 km/h

0-100 km/h 11,0 s **Consumo** 17,1 kWh/100 km

Autonomía 326 km **Precio** desde 23.800 euros

Una proyección reflejada: ¿soluciones a problemas que no existen?



FOTOS: FABRICANTE, AUTO BILD

La batería se ubica entre las ruedas y se puede ver a simple vista: dentro quita unos centímetros.



>> conociendo por primera vez este modelo y volví con la sensación de que era un coche espacioso. En la marca hablan de 10 cm más para la cabeza: lo cierto es que sí, es amplio por dentro (para dos personas), y además cómodo, aunque las piernas van más dobladas que en la versión de gasolina, porque la batería ocupa algunos centímetros de suelo.

El objetivo es fabricarla en casa en un futuro próximo, pero ahora este componente lo monta CATL (empresa china que también hace cosas para Tesla o BMW, por ejemplo) y es del tipo LFP, más barato. Puede cargarse a 100 kW y, si todo funciona como debe, puede pasar del 20 al 80% en 26 minutos.

Salto a los asientos delanteros. En Citroën los denominan *Advanced Comfort* y son amplios, cómodos y tirando a blandos, porque añaden una capa extra de espuma. Eso no quiere decir que se hagan pesados y lleguen a resultar incómodos al estar mucho rato sentado: tras cuatro horas de coche de las que un buen rato fue de atasco, puedo dar fe de ello.

Tampoco está nada mal la disposición de los mandos y el diseño del salpicadero. El C3 es un coche sencillo (distinto a básico, recuerda), pero eso no quita para que el salpicadero

> Espacio razonable y posición relajada, pero siempre mejor con dos pasajeros.

Está bien aislado de los sonidos de rodadura; se ha creado para ir de A a B sin problemas



sea agradable a la vista y proporcione ligereza visual. Como el pequeño cuadro de relojes está ubicado al fondo, muy cerca del parabrisas, no tienes la sensación de tenerlo encima de ti. Además, la pantalla (lo que ves es una especie de *Head-up Display* reflejado) ofrece la información necesaria con gráficos y números fáciles de leer.

En la versión tope de gama que estoy conduciendo (se llama Max en



En la parte trasera de la consola central, un par de tomas USB C para cargar el móvil.



▲ Curioso: el eléctrico tiene discos de freno detrás y el gasolina, tambores.

➤ Borde de carga alto y algo pequeño, pero adecuado para este tamaño: 310 litros.



▲ Un coche cómodo y estable, gracias a las suspensiones Advanced Comfort de la marca.

toda Europa y cuesta 28.300 euros sin ayudas) aparece un panel de 10,25 pulgadas (si no, vas a tener que conectar tu móvil y utilizarlo como sistema de *infotainment* con una *app* específica) con el que se controla todo. Seguramente acabes con el Android Auto o CarPlay, pero si optas por quedarte con el *software* de la casa, no vas a tener demasiados problemas a la hora de manejarlo. Además, me alegra encontrarme el cuerpo del climatizador con botones físicos separado de los controles táctiles.

En marcha me sorprende el aplomo que tiene. Ofrece un rodar sólido y amortigua bien los sonidos de la carretera, por lo que no se hace pesado: se nota que ha sido creado por y para ir de A a B sin complicaciones. Además, tiene 113 CV, lo que es un punto a favor a la hora de circular, porque te permite avanzar con fluidez en cualquier situación. También se pone en cabeza frente a sus rivales

en esta gama de precios, como el Dacia Spring (65 CV, algo más barato) o el Renault 5 (desde 95 CV, probablemente algo más caro), pero también es cierto que la curva del acelerador está calibrada para moverte con suavidad.

En autopista rueda en silencio a velocidades altas y no ofrece ninguna sensación de ir descontrolado. En Citroën han optado por instalar las suspensiones Advanced Comfort, que regulan mejor los movimientos del amortiguador y, sobre todo, el retorno, por lo que ofrece movimientos muy naturales y controlados.

Pero, sin duda, donde mejor se encuentra es en ciudad, algo que pude comprobar durante el tremendo atasco de la hora punta vienesa que he mencionado hace unas líneas. Tienes buena visibilidad, lo que facilita las maniobras y los cambios de carril porque ves bien todo lo que te rodea, motos y bicis inclui-

das. El cambio tiene un modo "C" que dulcifica aún más el acelerador: bien para el consumo y para la suavidad del *arranca-para* típico de estas situaciones.

Por su parte, el freno no me ha parecido de los peores que he probado y quizá el único punto relativamente negativo se lo puedo poner a una dirección sin *feeling* que parece desconectada del eje delantero. A cambio, es suave de accionar, algo que sabrán apreciar los que utilicen este coche en ciudad.

Como escribo en el titular, Citroën ha golpeado primero en un segmento que necesita modelos que la gente de a pie pueda costearse sin tener que dudar entre un eléctrico o un coche premium alemán tradicional. Además, el haber sido fabricado en Europa (en Eslovaquia) y diseñado aquí según gustos continentales, siempre es un punto a su favor... ➔ *Luis I. Guisado*



MI OPINIÓN

LUIS I. GUISADO
@LuisGuiTG

Te soy sincero, me esperaba poco de este coche, y reconozco que me equivocaba.

Buenos acabados, materiales razonables y un buen diseño para facilitar el día a día. Se impone a sus rivales por potencia de motor y de carga, lo que es una ventaja.

VALORACIÓN

★★★★★

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

MÁS POTENCIA Y TECNOLOGÍA

Longitud en el entorno de los 4,1 metros y precios por debajo de los 30.000 euros. Es la liga donde juega el **Toyota Yaris Cross**, que se renueva con pequeños cambios.



ES UN ÉXITO DE VENTAS DESDE SU LANZAMIENTO EN 2021, COMO DEMUESTRAN DOS CIFRAS: ha vendido 30.000 unidades en nuestro país y ha elevado esa cifra a más de 100.000 en el continente europeo. Entonces, ¿por qué cambiar un modelo que está funcionando bien? La respuesta está en la filosofía de mejora continua de la marca, que pasa por atender las demandas de sus clientes.

En el caso del Yaris Cross, los actuales propietarios han expresado posibilidad de mejora en dos áreas: rumorosidad en marcha y potencia del motor. Y en ello se han puesto manos la obra los ingenieros de la marca, para alumbrar está renovación que, como ves en las fotos, no cambia en términos de diseño exterior.

En el interior el cuadro de relojes ahora es una pantalla digital de 12,3 pulgadas con varios modos de uso (de serie en todos los 130h). A su lado,

otra pantalla de 10,5 pulgadas para manejar las funciones de infoentretenimiento y el sistema Toyota Smart Connect, para posibilitar una mayor dosis de conectividad entre el teléfono y el coche.

Aunque el plástico duro sigue presidiendo el salpicadero, el SUV nipón ahora estrena panelados y vidrios para reducir el ruido de rodadura, uno de los puntos donde tenía mayor margen de mejora. Detrás no sobra el espacio, así que mejor solo para dos adultos. La buena noticia es que el maletero, pese a las dimensiones compactas del coche, cuenta con casi 400 litros, que es una buen cifra.

Ventajas de la plataforma TNGA-B sobre la que se asienta y donde va montado el conjunto mecánico híbrido formado por el conocido motor tres cilindros de 1,5 litros (se ha trabajado a fondo en él y pesa solo 87 kg), que va unido a un eléctrico de 84 CV y una batería de iones litio que se

TOYOTA YARIS CROSS 130H

Motor 1,5 litros. del. trans + eléctrica **Potencia** 130 CV
Par motor 185 Nm **Transmisión** Automática
 múltiples vel. **Tracción** delantera **Largo/Ancho/Alto**
 4.180/1.765/1.595 mm **Maletero** 397-1.097 l **Peso** 1.200 kg
Velocidad máx. 170 km/h **0-100 km/h** 10,7 s
Consumo 5,4 l/100 km **Emisiones CO₂** 114 g/km
Precio 27.450 euros



Nuevo cuadro de mandos digital (12,3") con más información y pantalla multimedia más grande (10,5").



recarga durante la marcha, de forma que el coche no necesita ningún tipo de enchufe.

Te hablaba antes de su liviano motor, pero justo el peso (200 kilos más que un Yaris) lastraba en parte el rendimiento del coche y por eso en esta actualización la potencia sube un 12% para alcanzar una cifra conjunta de 130 CV. Y, lo que es más importante, el par motor se incrementa hasta los 185 Nm para aumentar su capacidad de recuperación.

En cifras, estas modificaciones le permiten ahora pasar de 0 a 100 km/h en 10,7 segundos (0,5 menos que antes) y recuperar de 80 a 120 km/h en 8,9 s. En sensaciones, como he podido comprobar en esta primera prueba dinámica por las carreteras de Mallorca, el nuevo Yaris Cross se muestra más alegre a la hora de arrancar y de mantener cruceros de 100-120 km/h.

Mide 4,18 metros de largo, viene con más asistentes a la conducción

▲ Con el Seat Arona o el Ford Puma como rivales, el nuevo Yaris Cross ya está a la venta.



▲ En esta renovación, el japonés se puede calzar con llantas de 18 pulgadas.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Mejora en las prestaciones de un motor que, además, rebaja unas décimas el consumo.



Lo peor

Aunque ahora está mejor insonorizado, todavía podría mejorar.



▲ Los modelos con acabados GR Sport insertan el logo en los asientos.

▲ Incorpora nuevos paneles en la carrocería para mejorar la insonorización.

◀ Envoltentes: estas butacas GR Sport sujetan bien el cuerpo



MI OPINIÓN

DAVID LÓPEZ
@davidautobild

Kaizen. Es la filosofía de mejora continua que aplica Toyota y que sirve para renovar ahora el Yaris Cross. Es más potente, más silencioso y mantiene los precios para seguir copando el segmento B de los SUV en España.

VALORACIÓN



★★★★★ = excelente, ★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = bien, ★★★★★ = suficiente, ★ = insuficiente

El nuevo **Volkswagen Tiguan** presenta un diseño totalmente renovado, tanto exterior como interior, mucha tecnología y motores más eficientes.

El superventas mejora en todo

EL MODELO MÁS VENDIDO DE LA MARCA DESDE 2017.

Además, si sumamos las unidades que ha conseguido comercializar desde su lanzamiento en 2007, la cifra es enorme: más de 7,6 millones. Por ese motivo, por su importancia, la firma de Wolfsburg ha tenido el máximo cuidado a la hora de darle forma a la tercera generación.

Ahora se parece más al Touareg, y no porque su longitud sea 30 mm mayor que la de su predecesor, sino por su diseño. De hecho, de su hermano mayor hereda los faros *IQ. Light HD Matrix LED*, que equipan, cada uno, hasta 19.200 píxeles. Por su parte, los pilotos están unidos entre sí por una sección central de color negro. La guinda la ponen los marcados pasos de rueda y las nuevas llantas de hasta

20 pulgadas. Pero no todo es estético, frase que nunca diría un cirujano plástico, porque se ha mejorado el coeficiente aerodinámico, pasando de 0,33 a 0,28.

Una vez sentado en el puesto del conductor, en el primer vistazo aprecias dos cosas: unos muy buenos materiales y una nueva disposición de los elementos, con una pantalla de hasta 15 pulgadas para el sistema de infoentretenimiento y otra más pequeña en la zona inferior de la consola, desde la que se puede manejar el volumen del sistema de sonido, seleccionar los modos de conducción o elegir una de las *Atmósferas* preconfiguradas de luz y sonido.

El hueco para los pasajeros de las plazas traseras ha crecido y es

VW TIGUAN 2.0 TDI 150 CV DSG

Motor 4 cil. del. trans. **Cilindrada** 1.968

cc **Potencia** 150 CV a 3.000 rpm

Par motor 360 Nm a 1.600 rpm

Transmisión Automática

7 vel. doble embrague

Tracción delantera

Largo/Ancho/Alto

4.539/1.842/1.658 mm

Maletero 652-1.650 l

Peso 1.677 kg

Vel. máx. 207 km/h **0-100 km/h** 9,4 s

Consumo 5,3 l/100 km

Emisiones CO₂ 139 g/km

Precio 42.560 euros

El coeficiente aerodinámico se ha mejorado: **0,28** frente a 0,33.



Puede equipar los faros 'IQ. Light HD Matrix LED' con hasta 19.200 píxeles.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

El diseño tanto del exterior como del interior es muy atractivo.



Lo peor

El precio respecto a la anterior generación ha subido en más de 12.000 euros.



Las llantas de aleación pueden ir de las 17 a las 20 pulgadas.



▲ El maletero cubica 652 con la banqueta trasera adelantada y con el hueco que hay bajo el piso.



◀ Espacio muy amplio en las plazas traseras, tanto para las piernas como para la cabeza.



▲ La pequeña pantalla TFT-LCD de la consola le da un toque muy premium.



▲ Al prescindir de palanca del cambio, se ha ganado en huecos portaobjetos.

muy amplio, tanto para la cabeza como para las rodillas. También ha pegado un estirón el maletero, que ahora cubica 652 litros, 32 más que su predecesor. Asimismo, los respaldos de la segunda fila pueden inclinarse, y la banqueta, correrse.

La gama de motores está formada por ocho integrantes, cuatro de ellos son microhíbridos y dos híbridos enchufables. Los que no tienen *chute* eléctrico son los diésel, que pueden rendir 150 o 193 CV, este último solo es posible elegirlo con la tracción 4Motion.

He tenido la oportunidad de probar el 2.0 TDI de menor potencia, que es la opción más vendida de todas y, tanto por su contundente respuesta como por su bajo consumo, creo que

es la más acertada. Tiene una franja de utilización realmente amplia que, trabajando con la caja DSG de siete velocidades, proporciona una respuesta instantánea a casi cualquier altura del velocímetro. Una transmisión que, por cierto, destaca tanto por su rapidez como por su suavidad a la otra de subir o bajar de relación. También a la hora de iniciar la marcha, algo de lo que hasta ahora carecía.

La suspensión hace un trabajo sobresaliente, y más si se trata de la adaptativa DCC Pro con amortiguadores con doble válvula que puedes variar su dureza en 15 niveles. Filtra eficazmente, a la vez que te permite pasártelo bien en un tramo de curvas.

Además, también puedes variar la respuesta del motor, la dirección, la transmisión, el cambio y la suspensión con los perfiles de conducción.

El precio del Tiguan parte de 36.600 euros con el motor de hibridación ligera de 48 V eTSI y 130 CV. El de la prueba, el 2.0 TDI de 150 CV, cuesta 42.560 euros, y sube hasta los 52.350 si eliges el acabado R-Line. Incluye de serie grupos ópticos LED, llantas de aleación de 17 pulgadas, asistente de mantenimiento de carril, visión 360° y Digital Cockpit Pro, entre otros elementos. ➔



MI OPINIÓN
HUGO VALVERDE
@hugoval_esp

Era difícil mejorar la generación anterior, pero lo han logrado. Coge todo lo bueno de su predecesor y añade mejoras en todos los apartados. Seguirá siendo el modelo más vendido de Volkswagen; no tengo ninguna duda.

VALORACIÓN
★★★★★

★★★★★ = excelente, ★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = suficiente, ★ = insuficiente



El interior equipa mejores materiales y ajustes. El volante adopta, de nuevo, botones físicos.



Es el primer modelo propio plenamente eléctrico de la marca, y por eso tiene la importante labor de allanar el camino a los que vienen detrás.



Dile adiós a los días en los que solo los faros marcaban la firma luminica del coche. Ahora hasta los logos se iluminan.

EL QUE DEBE MARCAR EL CAMINO

ES LA HORA DE DAR UN PASO HACIA EL FRENTE. Cupra prometía coches deportivos electrificados, pero hasta el momento el Born era el único representante de la marca en el mercado eléctrico. Además, se basa en el Volkswagen ID.3, por lo que no es precisamente un coche suyo propio. Lo cual, si me preguntas, da un poco lo mismo, porque en mi opinión supera al original.

Volviendo al Tavascan, es el primer modelo desarrollado íntegramente en la marca y tiene la curiosidad de que el piloto Jordi Gené ha estado involucrado en algunas partes de su desarrollo.

La base de este SUV coupé es la plataforma MEB del Grupo VW (ID.5, Audi Q4), lo que significa que monta la batería de 77 kWh con la que va a

superar los 500 km de autonomía en todos los casos. ¿Todos los casos? Sí, porque hay dos versiones: el Tavascan base, con 286 CV, y el VZ de 340 CV, que es el que me dispongo a conducir.

Este SUV coupé de 4,64 metros estrena lenguaje visual: como es lógico bebe de los recientes lavados de cara de los León y Formentor, pero en este caso lo desarrolla más y mejor porque se trata de un modelo completamente nuevo.

En Cupra aseguran que esta imagen se basa en tres pilares: cobre, “espina dorsal” y la pantalla de 15 pulgadas del interior.

Comenzando por lo primero, el cobre aparece dentro de varios detalles, como la lámina del salpicadero o los posavasos, pero también fuera en las llantas o el logo, por ejemplo.



▲ Es amplio, pero no ofrece valores récord en su categoría. Muy bien: estructura de menús en la pantalla y mejor barra de control.



PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Aplomo y calidad de rodadura, asientos deportivos cómodos, autonomía.



Lo peor

Esperaba más 'punch', tacto del freno, 2,2 toneladas, carga a 'solo' 135 kW.

◀ Un maletero adecuado a su tamaño. ¿Los has visto más capaces? También...

▼ Es más grande de lo que aparenta, y, pese a ello, relativamente ágil.



Eso de "espinas dorsal" es un elemento de diseño que divide el habitáculo en dos partes simétricas y que aparece por primera vez (no será la última) aquí. En cuanto a lo de la pantalla, con 15" se ve imponente en el salpicadero y, aunque es grande, no parece un pegote. Ahí se puede ver un sistema operativo mejorado y con gráficos renovados y menús racionalizados en base al estudio de uso de los clientes que participaron en un programa de investigación.

Con tanta curiosidad como ganas, inicio la prueba en zona urbana, donde disfruto de esa suavidad de marcha típica de los eléctricos. Además, como está muy bien aislado, no vas a escuchar sonidos de rodadura y te va a hacer los trayectos cotidianos mucho más agradables.

En el modo confort es suficientemente cómodo y, si has montado el



CUPRA TAVASCAN VZ

Motor Dos eléctricos **Potencia** (286 CV+109 CV) 340 CV

Par motor 679 Nm **Batería** 77 kWh

(útiles) **Transmisión** Automática

Tracción Integral

La/An/AI 4.644/1.861/1.597 mm

Maletero 540 litros **Peso** 2.273 kg

Velocidad máxima 180 km/h

0-100 km/h 8,0 s

Consumo 5,5 l/100 km

Autonomía 522 km (WLTP)

Precio estimado N.D.

(286 CV desde 52.010 euros)

FOTOS: FABRICANTE



pack de la suspensión DCC, tendrás nada menos que 15 posiciones diferentes. Esta es más robusta y está rebajada con respecto al estándar de la MEB: 15 mm delante y 10 detrás.

Reconozco que paso rápido por todos los modos hasta quedarme en el Cupra, donde todo es más inmediato (freno, acelerador) y rápido (dirección). Aquí aparece un ESP más permisivo, aunque dudo mucho que nadie llegue a este extremo aunque sus prestaciones sean bastante buenas. Tiene tacto deportivo, pero no incita a ponerte el cuchillo entre los dientes como sí lo hace otro eléctrico deportivo de armas tomar, el Ioniq 5 N. En el Tavascan me hubiera gustado una entrega de potencia con más rabia: esta configuración de 77 kWh y 340 CV va muy bien en un Q4, pero en un Cupra se me queda suave...

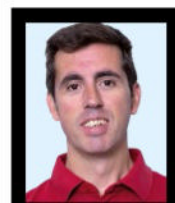
Pero supongo que en la marca española lo que han querido es darle un toque más elegante y confortable, sin comprometer una puesta a punto muy buena: tiene un eje delantero preciso y la dirección tiene el peso adecuado en todos los modos (aparte de los que ya te he mencionado, aparece el Range, Performance -el Sport de toda la vida- y Traction para situaciones deslizantes).

En carreteras reviradas enlaza con soltura y agilidad si el asfalto está en buen estado. Pesa 2,2 toneladas, pero no parece incómodo con un ritmo alegre. Además, los frenos, (tambores detrás, cosas de la plataforma) cumplen, aunque como tiene el tacto raro habitual de los eléctricos, tienes que acostumbrarte para ajustar bien las frenadas más comprometidas. A cambio, en el volante tienes unas levas con las que ajustar la regeneración y el nivel de deceleración, algo que resulta muy útil cuando la cosa se reuerce. ➔

▲ Una carrocería muy aerodinámica: con un Cx de 0,26 es el Cupra que mejor se lleva con el muro del aire.



▲ Las llantas de 21" forman parte de un paquete unido al DCC.



MI OPINIÓN

LUIS I. GUISADO
@LuisGuTG

Me esperaba un SUV con un toque más deportivo, pero eso no quita para que el Tavascan cumpla más que de sobra como eléctrico de aire deportivo, ideal para cualquier situación y con bastante 'feeling' en el día a día.

VALORACIÓN

★★★★☆

45

MÁS GT, CON MUCHO DE AMG

El nuevo **Mercedes-AMG GT 63** adopta un enfoque más de Gran Turismo, pero no pierde ni un ápice de su deportividad innata. ¿Cómo lo ha hecho?



Enorme parrilla con lamas verticales y faros con tres segmentos para la firma luminica.



Interior impoluto en el que se dan la mano la más exquisita calidad de materiales, la tecnología y la deportividad. Volante en carbono y microfibra: 923 euros.

HAY MUCHAS FORMAS DE DISFRUTAR AL VOLANTE, pero cuando cuentas con un V8 biturbo bajo el capó, la cosa se pone interesante de verdad. Sí, este vuelve a ser el corazón del nuevo Mercedes-AMG GT, el deportivo por excelencia de la marca de la estrella, que en esta nueva generación busca ser lo mejor de dos mundos aparentemente incompatibles: un rabioso coupé que te ponga los pelos de punta y, a la vez, un veloz GT con el que poder viajar de una forma cómoda.

Pero antes de decirte lo que se siente a bordo de este 2+2, deja que me detenga en sus detalles exteriores: el diseño sigue siendo imponente (fíjate simplemente en la gigantesca parrilla), pero ahora quiere ser un poco más elegante. Un secreto: justo debajo del labio inferior, un faldón activo baja 40 mm a partir de 80 km/h para mejorar la carga aerodinámica y pegar al suelo a este Mercedes en las curvas de alta velocidad.

En el interior hay mucho que destacar, pero lo principal es su nueva configuración 2+2, con unos asientos traseros opcionales que pueden ser útiles, pero solo para niños o personas bastante pequeñas. Delante, la posición de conducción es perfecta, con unos asientos deportivos que te envuelven de maravilla. Aunque, si lo prefieres, puedes optar por otros tipo bacquet más racing (1.819 euros). Por supuesto, este es un coche nacido en la era de las pantallas y tienen que estar presentes: 12,3 pulgadas para la instrumentación y 11,9 para el sistema multimedia. Y ahora llega lo más obvio: los ajustes y la calidad es absolutamente soberbia.

¿Hablamos del motor? Se trata de un V8 biturbo de cuatro litros que va acompañado de un cambio automático de nueve marchas. La potencia: 585 CV y 800 Nm de par que van a parar a los dos ejes a través del siste-



▲ Los asientos son muy cómodos y tienen una sujeción perfecta para tu espalda.

ma de tracción 4MATIC+. Su sonido es delicioso, muy AMG, bronco, grave y de esos que hacen temblar las paredes de tu garaje cuando arrancas por las mañanas en frío. ¡Maravilloso!

Me pongo en marcha. De los modos de conducción disponibles, elijo el más relajado para empezar esta prueba. Con él, este GT no es nada incómodo y te mueves entre el tráfico de la ciudad con suma facilidad. Eso sí, vas recopilando miradas allá por donde pasas.

MERCEDES-AMG GT 63 COUPÉ

Motor

V8 Biturbo/
delantero/long.

Cilindrada
3.982 cc

Potencia
585 CV

a 5.500 rpm

Par motor
800 Nm

a 2.500 rpm

Transmisión
Aut., 9 vel.

Tracción Integral

Largo/Ancho/Alto 4.728/1.984/
1.354 mm

Maletero
321 litros

Peso 1.970 kilos

Velocidad máx.

315 km/h

0-100 km/h
3,2 s

Consumo
14,1 l/100 km

Emisiones
319 gr/km

Precio

216.950 euros



Rival directo: Porsche 911 Turbo, con sus 580 CV y precio de casi 250.000 euros.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Prestaciones, dinamismo, dirección, frenos, calidad general y tecnología.



Lo peor

Plazas traseras testimoniales, precio elevado, visibilidad posterior.



▲ Las plazas traseras de este 2+2 son testimoniales: solo para niños pequeños. Los respaldos son abatibles por 2.389 €.



Su corazón V8 es una delicia por entrega de potencia y sonido. Un dato: no sabe lo que es la electrificación.

◀ Para tus viajes a la velocidad del rayo: 321 litros de maletero.



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
@KikeRuiz77

El Mercedes-AMG GT 63 no decepciona. Y da igual el terreno que pise: la ciudad, una ancha autopista, una carretera de montaña o el circuito. Pone a su competencia en alerta, porque no tiene apenas defectos.

VALORACIÓN

★★★★★

47

Alcanza los 100 km/h desde parado en 3,2 segundos y logra una punta de 315 km/h.



derecho, suben los decibelios y noto cómo este AMG GT empieza a deleitarme como el deportivo que uno espera de él. Ya no es tan cómodo, ahora es un coupé desatado. Uso las levas del volante para gobernar una caja automática que, aunque no es de doble embrague, actúa de una forma realmente rápida.

En las rectas, el AMG GT se lanza con una velocidad increíble, mientras que en las curvas me ofrece una confianza brutal, siempre apoyado en un chasis que sujeta de forma soberbia los ¡1.970 kilos! de peso. Eso se logra, en parte, gracias a la suspensión AMG Active Ride Control, que ofrece una estabilidad tremenda. La dirección se nota muy dura en el modo deportivo, pero

sabe transmitir lo que está pasando debajo de las ruedas y eso es justamente lo que necesito. Es rápida, pero a diferencia de otros sistemas se nota natural, progresiva y gira con una precisión absoluta. Un invitado de excepción: el eje trasero direccional (de serie), que hace que la zaga siempre obedezca tus órdenes con nobleza. La guinda la pone un diferencial de deslizamiento limitado que te permite acelerar fuerte a la salida de las curvas más cerradas sin que pierdas tracción.

Y no me quiero olvidar de los mejores socios para que toda esta tecnología te ofrezca la mejor experiencia de conducción de tu vida: unos Michelin Pilot Sport 5 de 295/30 delante y 305/30 detrás en llanta 21. Muerden el asfalto de tal forma, que tanto en aceleración como en frenada lo tienes siempre todo bajo control. ➔

Lo mejor está en su interior

El nuevo **Hyundai Tucson** cambia muy poco por fuera y mucho por dentro, con una doble pantalla panorámica y nueva tecnología que le debe servir para seguir siendo uno de los SUV compactos más vendidos de nuestro país.

SI ECHAS LA MIRADA ATRÁS, TE ACORDARÁS DE QUE en 2020 se presentó la cuarta generación del Hyundai Tucson. El revuelo entre los que estábamos allí fue tremendo, porque detectamos que aquel nuevo SUV reunía las características necesarias para triunfar. Y lo hizo, siendo el coche más vendido en España en 2022 (y repitiendo en 2023 en su categoría).

Cuatro años después, la marca coreana ha decidido darle un nuevo impulso, con una actualización que, sobre todo, afecta al interior, ya que por fuera cambia bastante poco. Por ejemplo, la forma de la parrilla sigue siendo la misma, pero se ha sustituido el acabado cromo de antes por un tono oscuro, mientras que las luces diurnas pasan de los cinco segmentos de antaño a los cuatro de ahora. El paragolpes también es algo distinto y los característicos pasos de rueda acogen nuevos diseños de llantas con medidas de 17, 18 y 19 pulgadas.

Un interior acertadamente nuevo

En el habitáculo las novedades son mucho más palpables. Y es que el Tucson se ha pasado a la moda de las pantallas panorámicas, integrando en una sola superficie, dos paneles de 12,3 pulgadas que hacen las funciones de cuadro de instrumentos y pantalla central multimedia. Y si hablamos de tecnología, estrena ele-



◀ ▲ Entre los asientos ya no está el selector de marchas: ahora hay una superficie de carga para dispositivos móviles.

mentos y sistemas que antes no podía montar y me refiero, por ejemplo, a un *Head-Up Display* bastante completo o a las actualizaciones OTA, con las que el Tucson va a estar siempre al día y con la última versión de *software* sin que tengas que pasar por el concesionario. Y dentro de muy poco va a estar disponible una llave digital (que podrás compartir), para que puedas acceder y arrancar el coche con tu teléfono móvil o con tu *smartwatch*.

Más cambios: el selector de marchas está ahora en la columna de la dirección, por lo que la zona entre los asientos queda mucho más despejada. Como ya es cada vez más habitual en Hyundai, el volante va sin el logotipo de la marca en el centro.

Por su parte, la fila trasera tampoco ha cambiado mucho. ¿Lo bueno? Que sigue ofreciendo un generoso espacio para dos adultos, que no se quejarán ni por altura libre al techo ni por espacio para sus rodillas (la

HYUNDAI TUCSON T-GDI 160 CV

Motor

4 cil. turbo, delantero trans.

Cilindrada

1.598 cc

Potencia

160 CV a 5.500 rpm

Par motor

265 Nm a 1.500 rpm

Transmisión

Automática, 7 vel.

Tracción

Delantera

Largo/Ancho/Alto

4.510/1.865/1.650 mm

Maletero

577 litros

Peso

1.581 kg

Velocidad máx.

192 km/h

0-100 km/h

9,4 s

Consumo/

6,3 l/100 km

Emisiones CO₂

141 g/km

Precio

35.525 euros



Más asistentes que antes: como novedad, el Tucson puede detectar ahora el riesgo de colisión en las intersecciones.



◀ La capacidad del maletero varía mucho en función de la versión: desde los 546 hasta los 620 litros de las variantes sin electrificación.

Salidas específicas para los ocupantes de la fila trasera, que también disponen de dos USB para cargar sus dispositivos móviles.



PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Diseño interior, tecnología, nuevos asistentes, habitabilidad, gama mecánica.



Lo peor

Pocos cambios exteriores, consumo, sin versiones eléctricas.



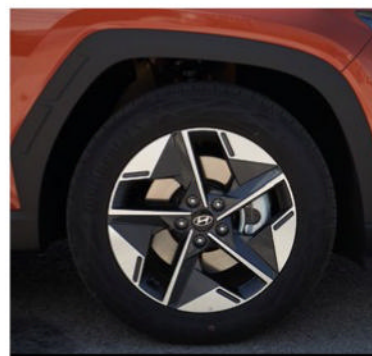
central es más incómoda). Disfrutarán, además, de tomas USB tipo C y salidas de aire específicas.

En cuanto a mecánicas, la gama es bastante amplia: el propulsor de acceso es un diésel de 115 CV o de 136 CV (este último con hibridación ligera y posibilidad de combinarlo con tracción a las cuatro ruedas), mientras que en gasolina la gama arranca con un bloque de 160 CV que también está disponible como microhíbrido con etiqueta ECO. Por encima, una versión híbrida de 215 CV y el tope de gama, que es un híbrido enchufable con una batería de 13,8 kWh y una autonomía en modo 100% eléctrico que alcanza los 63 km.

▲ La calidad general está bastante bien: hay muchos y prácticos huecos portaobjetos por todo el habitáculo.

► Hay nuevos diseños de llantas (algunas muy aerodinámicas) desde las 17 hasta las 19 pulgadas.

En marcha, elijo la versión de 160 CV de gasolina con etiqueta ECO y cambio automático. Desde el primer momento te sientes cómodo en unos asientos de buen mullido y en un interior bastante ergonómico. El comportamiento es suave, propio de un SUV rutero y orientado a cubrir grandes distancias (a pesar de que el consumo no es precisamente bajo). No es tan ágil como otros SUV con los que compite (un Ford Kuga, por ejemplo), pero tampoco lo pretende. Eso sí, su chasis no se achanta si decides avivar un poco el ritmo: hay varios modos de conducción (ECO, Normal y Sport) y en este último se nota nítidamente una entrega la potencia más viva. ➔



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
@KikeRuiz77

Como ya te adelantaba, aunque se renueva poco por fuera, suma los ingredientes exactos para que siga siendo un SUV superventas: más tecnologías, más asistentes de seguridad y un comportamiento rutero cómodo y para toda la familia.

VALORACIÓN



SKODA SUPERB 1.5 TSI MHEV

Motor

4L Turbo/del./
trans.

Potencia 150 CV

a 5.000 rpm

Par motor

250 Nm a
1.500 rpm

Transmisión

Automática, 7
velocidades

Tracción

Delantera

Largo/Ancho/

Alto 4.912/1.849/
1.481 mm

Maletero

645/1.795 litros

Peso 1.559 kg

Velocidad máx.

225 km/h

0-100 km/h

9,2 s

Consumo

5,3 l/100 km

Emissiones CO₂

120 gr/km

Precio

45.400 euros

CON LÓGICA APLASTANTE

La cuarta generación del Superb se hace todavía más fuerte en los apartados en los que siempre se ha exhibido: espacio interior, maletero y confort de marcha.

Las versiones más potentes en diésel y gasolina son tracción integral; el resto de la gama es delantera.



▲ Enorme pantalla central de 13" de serie, con Apple CarPlay y Android Auto inalámbrico.

DENTRO DE SU SEGMENTO, EL SKODA SUPERB siempre ha tenido un lugar destacado entre mis berlinas favoritas por esa acertada combinación entre espacio, equipamiento y calidad. Todo eso se mantiene en esta cuarta generación, junto con una gama mecánica en la que no faltan los moto-

res diésel. En realidad, el elenco de motores es bastante amplio, aunque echo en falta más unidades ECO y PHEV en dicha oferta.

Sea como fuere, la berlina grande de Skoda ha crecido: mide ahora 4,91 metros de longitud (4,3 cm más) y eso tiene una consecuencia clara: llega a los 645 litros de maletero.

Por fuera, el Superb ha refinado sus líneas, con un frontal más sofisticado, que ha mejorado la aerodinámica. No son grandes cambios, pero se nota el trabajo de los diseñadores, que también han cambiado el dibujo de las llantas (de 16 a 19").

Un interior muy renovado

Por dentro, cambia bastante. Bueno, digamos que hay novedades importantes y cuestiones que se mantienen, como la amplitud en las plazas traseras, con unos asientos en los que te puedes casi estirar si lo deseas y que ofrecen una gran comodidad. La calidad también destaca, con materiales blandos y buenos ajustes. Por supuesto, el soberbio acabado Laurin & Klement pone la guinda en este apartado.

Lo que sí varía, y a mejor, es el apartado tecnológico: Virtual Cock-



◀ Interior bien resuelto, con materiales de calidad y un diseño limpio y claro. La instrumentación es una gran pantalla de 10,25 pulgadas.



Nunca falla: maletero desde 645 hasta 1.795 litros con los respaldos traseros abatidos.



Mucho espacio en todas las cotas en la fila trasera: salida de aire específicas y asientos calefactables (568 euros).



► Asientos delanteros cómodos, de buen mullido y con bastante soporte para las piernas. Habitual: hay un montón de huecos portaobjetos para tu día a día.



Todos los motores llevan asociada una transmisión automática DSG de doble embrague; adiós al cambio manual.



► Llantas de serie de 17 pulgadas, puedes montar otras de 19 por 1.198 euros.

pit de 10 pulgadas y, en el centro, otra pantalla de hasta 13 pulgadas que también ofrece una gran respuesta y resolución. Un detalle que me gusta: el sistema *Smart Dials* de la consola central. Son tres mandos giratorios con mini pantallas en el centro que pueden servir para manejar la climatización por un lado, pero también gestionan los modos de conducción, el volumen...

Profundizando en la gama mecánica, apunta dos versiones de gasolina 2.0 TSI de 204 y 265 CV, así como un 1.5 TSI microhíbrido con 150 CV. En diésel, ofrece el 2.0 TDI, con potencias de 150 y 193 CV. Y no, la versión PHEV del familiar Combi (con más de 100 km de autonomía eléctrica) no se ofrece de momento, así que habrá que esperar para saber si la incluyen en el futuro.

De toda la oferta, elijo el diésel de 150 CV, la que puede ser una de las variantes más interesantes para quien esté pensando comprar un coche de este tipo para recorrer el país. La principal razón para ello la tengo en el cuadro de instrumentos, que me marca, según lo arranco, una autonomía de casi 1.000 kilómetros. ¡Qué maravilla!

Los 150 CV empujan correctamente, especialmente a partir de las

3.000 rpm, aunque no te esperes nada espectacular: no te deja con la boza abierta. Pero no es un coche perezoso, ya que se mueve con soltura y, sobre todo, con mucho aplomo. La suspensión absorbe bien los baches y evita que balancee demasiado en curva si aumentas el ritmo. Puedes elegir el modo Sport, pero tampoco vas a obtener una respuesta muy deportiva, ya que esa tampoco es su liga (ni lo pretende).

El nuevo Superb, como buena berlina familiar que es, te va a deleitar con un confort exquisito circules por donde circules, ya sea en ciudad o en carretera y apenas tendrás quejas como conductor o como pasajero. Puedes hacer kilómetros sin enterarte y con un consumo de unos 6,5-7 litros en esta versión diésel de 150 CV. Y lo mejor: sin tener que parar demasiado a repostar. ➔

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Espacio interior, calidad, equipamiento, asistentes y capacidad de maletero.



Lo peor

Por redondear la oferta mecánica, pediría más versiones ECO y PHEV.



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ

@KikeRuiz77

Skoda ha hecho los deberes con la cuarta generación de su gran berlina, porque ha mejorado en casi todo. Apenas tiene puntos débiles y por eso es, sin duda, una buena alternativa a los grandes rivales alemanes. Aunque, por precio, no es ninguna ganga.

VALORACIÓN



51

LANCIA ESTÁ DE VUELTA

El **Lancia Ypsilon** de nueva generación marca el regreso de la marca italiana al mercado europeo. Un movimiento que será escalonado y traerá nuevos modelos del fabricante italiano en los próximos años, con un enfoque especial en los coches eléctricos.

LANCIA RENACE COMO EL AVE FÉNIX. Después de décadas fuera de la mayoría de mercados y sin novedades, el Grupo Stellantis ha decidido apostar otra vez por el fabricante italiano.

En los próximos años llegarán nuevos modelos, pero el primero de esta nueva gama será el Ypsilon. Un pequeño compacto de ámbito urbano que se ha renovado por completo y llega cargado de novedades. En formato 100% eléctrico y mircohibrido con un motor gasolina. Pero hablemos de su estética primero.

Se trata de un coche elegante. Las dos motorizaciones solo se distinguen por las aberturas de refrigeración sobre la zona de la matrícula, aparte del puerto de carga. Posee una firma lumínica interesante, con una especie de Y completamente horizontal al frente, junto a dos faros laterales y dos ópticas redondas en la parte trasera, inspiradas en el legendario Lancia Stratos.

Los colores de la carrocería están directamente extraídos de conceptos de antaño, como los del Fulvia o el Flaminia. Tonos metalizados que se



▲ Es evidente que el diseño es parte de Italia. El interior del Ypsilon es elegante y tecnológico, diferente a lo que se ha visto en otras marcas de Stellantis y con materiales interesantes.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Mucha tecnología, conducción agradable y plazas traseras con gran modularidad.



Lo peor

Quedan algunas molduras y plásticos por pulir. En conducción, el eléctrico es peor.

combinan con elementos en negro brillo, llantas de 17 pulgadas y una nueva identidad de marca: *lettering* de Lancia al frente y en la parte trasera, con el escudo reservado solo a los pilares C.

Su interior ha dado un buen giro frente a otras marcas de Stellantis. Es inevitable encontrar elementos comunes como el selector de cambio o botonería de la consola central, pero el resto es novedoso. Hay una bandeja multiusos en el centro, huecos para guardar objetos o cargar el *smartphone* y materiales interesantes. Con acabados de estilo granito, tapicerías suaves y de piel o elementos metalizados.

El sistema multimedia cuenta con dos pantallas unidas entre sí por un marco. El cuadro de instrumentos y la interfaz de infoentretenimiento, ambas de 10,25 pulgadas y con el sistema operativo SALA (Sound, Air, Light Augmentation). Una disposición que permite manejar el audio, la climatización y la iluminación ambiental de forma accesible.

El habitáculo tiene bastante espacio. Incluso en las plazas traseras alguien alto puede viajar de manera cómoda y se respira cierto lujo.



La parte trasera del Ypsilon centra tu mirada en las ópticas redondas. Una forma de honrar al Lancia Stratos original y algunos de sus detalles.

LANCIA YPSILON MHEV

Motor 3 cil. turbo + eléctrico (48 V) **Cilindrada** 1.199 cc **Potencia total** 100 CV **Par motor** 205 Nm **Transmisión** Automática 6 vel. **Tracción** Delantera **Largo/Ancho/Alto** 4.075/ 1.755 / 1.435 mm **Maletero** 352 l **Peso** 1.584 kg **Velocidad máxima** 190 km/h **0-100 km/h** 9,3 s **Depósito de gasolina** 44 litros **Consumo** 4,6 l/100 km **Precio** menos de 25.000 euros

Si bien, algunos acabados son mejorables, como los bordes de los parasoles y ciertos plásticos duros de los paneles de las puertas, que deberían ser más suaves.



▲ Azul, ocre y tonos verdosos. Un estudio de acabados profundo por parte de Lancia que se traduce en un interior de tactos agradables y tonos vistosos.

En lo referido a las motorizaciones, encontramos un 100% eléctrico de 156 CV y un *mild hybrid* con motor tres cilindros de 1,2 litros, con 100 CV de potencia. Pude conducir ambos y, curiosamente, el más agradable fue el modelo MHEV. Suave, con una respuesta muy decente (gracias al ahorro de peso de la batería) e incluso un mejor paso por curva.

¿De veras? No, yo tampoco me lo explico. El centro de gravedad de los vehículos eléctricos suele traducirse

en una gran estabilidad, pero dicho modelo sufría de subviraje en algunas situaciones, mientras que el modelo de combustión se comportó a la perfección.

Así que puedes elegir entre etiqueta Cero de la DGT con hasta 403 kilómetros de autonomía o etiqueta Eco con más de 600 kilómetros de alcance. Todo depende de tus preferencias, aunque este Lancia Ypsilon busca su hueco en el mercado con la movilidad urbana e interurbana.

Su precio partirá desde algo menos de 25.000 euros y España será de los primeros países en recibirlo. Valdrá la pena echarle un vistazo. 🚫



► Plazas traseras con buena habitabilidad y un maletero de hasta 352 litros.



Buenas ideas con el sistema multimedia, aunque Android Auto y Apple CarPlay siguen siendo insuperables.



MI OPINIÓN
RODRIGO GARCÍA
@BNZ_Motorsport

Quizá no es el renacimiento de Lancia que esperaban los amantes del motor, pero es un comienzo. El Ypsilon quiere asegurar un buen número de ventas a la marca, gracias a sus dos motorizaciones, un interior de calidad y un concepto que se acerca al lujo.

VALORACIÓN
★★★★☆

FOTOS: FABRICANTE

★★★★★ = excelente, ★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = suficiente, ★★★★★ = insuficiente



Salvo el Porsche Taycan Sport Turismo, no hay familiares 100% eléctricos parecidos en el mercado en estos momentos.



MÁS LEJOS DE LO QUE CREES

Después de la berlina, había muchas ganas de conocer al **BMW i5 Touring**, que destaca por sus magníficas aptitudes como rutero familiar, su mayor capacidad de carga y sus más de 500 km de autonomía eléctrica.

A **LA i5 TOURING LO VAS A PODER DIFERENCIAR** del Serie 5 por su doble riñón totalmente carenado. El frontal cuenta con unos faros LED alargados, un parachoques de estilo deportivo y un capó con dos pequeñas jorobas longitudinales. Desde el lateral, se aprecian las nuevas taloneras, los tiradores de las puertas enrasados, la moldura específica en el pilar C y una zaga con unos pilotos LED muy estilizados. La caída del techo en la zona trasera es evidente y le da un toque muy especial y necesario para salvaguardar las proporciones y una imagen más atlética.

En cuanto a sus cotas, el familiar eléctrico de Baviera llega hasta los

5,06 metros de longitud, con 1,90 de ancho y 1,51 de alto. Es decir, exactamente las mismas medidas que la berlina. Evidentemente, en cuanto a maletero, la cosa cambia a favor del i5 Touring, con 570 litros frente a 490 en el caso del i5 normal. Y hay más diferencias: en el Touring, los respaldos posteriores se pueden plegar desde unas palancas que están en la propia zona de carga, un maletero que ofrece formas muy regulares.

En el interior, la digitalización es más que evidente, con controles táctiles por doquier y un limpio y minimalista salpicadero que va gobernado por una doble pantalla, una para el cuadro de instrumentos y otra para el sistema de infoentretenimiento



◀ Bien: no falta el mando iDrive para poder bucear con una mayor facilidad por la enorme pantalla central y sus múltiples iconos.

El acabado interior del M60 es más deportivo: carbono, colores más agresivos y anillo en rojo en el volante a las 12 en punto.



Lo tiene todo: suspensión adaptativa, estabilizadoras activas y eje posterior directriz.



BMW i5 M60 xDRIVE TOURING

Motor 2 eléctricos **Potencia** 442 kW 601 CV **Par motor** 795 Nm **Batería** 81,2 kWh **Cap. carga máxima** 205 kW en CC / 22 kW en CA **Transmisión** Automática, 1 vel. **Tracción** Integral **Largo/Ancho/Alto** 5.060/1.900/1.505 mm **Maletero** 570-1.700 litros **Peso** 2.425 kg **Velocidad máxima** 230 km/h **0-100 km/h** 3,9 s **Consumo** 18,3 kWh/100 km **Emissiones CO₂** 0 g/km **Precio** 117.050 euros



▲ Plazas traseras cómodas salvo la del medio, por culpa del túnel central.



▲ Maletero de 570 litros, que con los respaldos traseros abatidos llega a 1.700.

El consumo oficial es de 18,3 kWh/100 km, pero con 2.425 kilos, a poco que abuses del acelerador, va a subir mucho.



▲ Las llantas de serie son de 19 pulgadas, pero puedes montar de 20 y hasta de 21".

En lo que respecta al capítulo de motores, la gama es muy sencilla: solo dos variantes, un Touring eDrive40, con un único motor de 340 CV en el eje trasero (batería de iones de litio de 81,2 kWh con la que homologa hasta 560 kilómetros de autonomía por carga) y una segunda versión denominada Touring M60, con dos motores eléctricos y una potencia abrumadora de 601 CV y 820 Nm de par, que le permite pasar de 0 a 100 km/h en solo 3,8 segundos, cifra de auténtico deportivo. La batería es la misma y con ella logra recorrer hasta 506 kilómetros con una sola carga. Hablando de esta operación: en corriente continua carga hasta a 205 kW (del 10% al 80% en 30 minutos), mientras que en alterna llega a los 22 kW (algo más de cuatro horas en llenar totalmente las baterías de energía).

En movimiento, elijo la variante más potente, con sus enormes llantas de aleación de hasta 21 pulgadas (2.790 euros) y elementos acabados en fibra de carbono y pinzas en color azul. Lo primero que hay que destacar es el soberbio trabajo de aislamiento que ha hecho BMW de este familiar. Luego, obviamente está su respuesta al acelerador: la entrega de potencia es tan lineal como excesiva, permitiendo que el coche gane velocidad con una facilidad increíble. Esta capacidad de aceleración se traduce en una experiencia de conducción trepidante, especialmente en ciudad y en adelantamientos.

No seré yo quien ponga en duda la necesidad de tener tanta potencia disponible bajo el pie derecho en un coche familiar, pero lo cierto es tanta fuerza abruma y el pasaje no lo va a pasar bien si abusas de su máxima aceleración continuamente. De hecho, los 340 CV de la variante más modesta me parecen más racionales, siempre y cuando no necesites la tracción integral. ➔



▲ Es caro: el eDrive40 cuesta 80.000 €, mientras que el M60 sube a los 117.000.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Respuesta del motor, tracción, calidad interior, tecnología



Lo peor

Precio elevado, mandos de las salidas de aire.



MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
X @KikeRuiz77

BMW ha sabido dibujar un i5 Touring a la altura de lo que se esperaba, con un gran maletero, unas amplias plazas traseras y, sobre todo, un compendio tecnológico de primer nivel. La calidad también acompaña, así que 'chapeau' por este familiar 100% eléctrico.

VALORACIÓN
★★★★★

(14,9 pulgadas). Eso sí, me gusta que hayan mantenido las señas de identidad típicas de BMW, como un volante de aro grueso (con *Boost* para disponer de las máximas prestaciones durante 10 segundos) y la rueda central del *iDrive* (siempre se agradece para bucear por los infinitos menús). La habitabilidad es buena, avalada por una distancia entre ejes que roza los tres metros de longitud, pero el pasajero central de la fila trasera tiene que lidiar con un voluminoso túnel de transmisión (comparte desarrollo con el Serie 5 de combustión).

MEJORA Y ¡BAJA DE PRECIO!

Conducimos por primera vez el renovado **Nissan Qashqai**, que recibe un 'restyling' estilístico e incorpora importantes novedades tecnológicas. Los motores son los mismos, pero ahora es más barato que antes.



TE SOY SINCERO: ERA ESCÉPTICO CON el lavado de cara que ha recibido este coche. En fotos me parecía que no presentaba cambios suficientes para un coche con tanto tirón. Pero al verlo en persona y probarlo, mi opinión ha variado. Es cierto que no hay mil novedades, pero no hay que olvidar que esta no es una nueva generación, sino un *restyling* del Qashqai que se lanzó en el año 2021 que ya cambiaba mucho respecto a la segunda generación.

Este *facelift* es fácilmente reconocible cuando lo miras de frente, ya que cuenta con una nueva parrilla, cuyo patrón interior simula las escamas de la armadura de un guerrero japonés e integra la parte inferior de los faros delanteros, que siguen teniendo forma de búmeran, como es habitual en este modelo, pero renuevan por completo su diseño y suman ahora intermitentes secuenciales.

Además, la parte inferior del paragolpes puede tener el

mismo color de carrocería si eliges el nuevo acabado N-Design, lo que le da, a mi entender, un aspecto más premium y de calidad, ya que el conjunto queda mejor integrado.

Al pasar al habitáculo la sensación de que tampoco hay un salto abismal es la misma, pero el gran cambio es que todo el apartado tecnológico está basado en Google y en su sistema Android Automotive. Es el primer Nissan que lo estrena, pero según me confirman es algo que se acabará extendiendo al resto de la gama.

Salvo en el acabado Acen-ta (destinado a flotas más que

El diseño del selector del cambio automático se renueva y se asemeja al de su hermano X-Trail.

Cuadro de mandos digital y pantalla principal de 12,3" (salvo en el acabado Acen-ta).



▲ Con el Pack Connect puedes sumar el cargador inalámbrico para el móvil.

NISSAN QASHQAI E-POWER

Motor

3 cil. del. trans. + eléctrico

Cilindrada

1.498 cc

Potencia

154 + 190 CV

Par motor

330 Nm

Transmisión

Automática 1 vel.

Tracción

Delantera

Largo/Ancho/Alto

4.425/1.842/1.625 mm

Maletero

479 litros

Peso

1.687 kg

Velocidad máx.

170 km/h

0-100 km/h

7,9 s

Consumo

5,1 l/100 km

Emisiones CO₂

116 g/km

Precio

36.700 euros



◀ Maletero de 450 y 504 litros, según el tipo de tracción elegida y el sistema de sonido que equipe.



No hay cambios el espacio interior. La distancia entre ejes sigue siendo de 2.665 mm, lo que se traduce en unas plazas traseras suficientes para personas de hasta 1,85 de altura.



▲ e-Power es igual a híbrido (no enchufable). En este caso, con 190 CV y 5,1l/100 km.

a particulares), el cuadro de mandos es digital de 12,3 pulgadas y la pantalla principal también tiene de 12,3" de serie en toda la gama. Además, puede tener *Head-up display* de 10,8 pulgadas, un dispositivo que es opcional en la versión N-Connecta y de serie desde Tekna.

No hay cambios en la gama mecánica disponible, es decir, que se ofrece con dos motores microhíbridos de cuatro cilindros y 1.333 cc, con 140 y 158 CV, respectivamente; más un híbrido (ePower lo llaman en Nissan)

de 190 CV. Todos ellos, evidentemente, con Etiqueta ECO de la DGT.

Es precisamente este último motor el que yo he conducido. Se trata de un bloque de tres cilindros y 1,5 litros, que entrega 154 CV de potencia, al que se suma un eléctrico de 190 CV y 330 Nm

de par, que se alimenta de la energía almacenada en una batería de iones de litio con 2,1 kWh de capacidad que, por cierto, va colocada debajo de los asientos delanteros, por lo que no resta espacio al maletero.

Estamos, como te digo, ante un coche híbrido (no enchufable), pero no funciona como los de Toyota, por ejemplo. En este caso, el motor de combustión en ningún caso mueve directamente las ruedas. Esa misión queda reservada siempre a la mecánica eléctrica. El bloque de gasolina está ahí para producir energía que manda un generador eléctrico y de ahí se envía a la batería o directamente al motor eléctrico por medio de un inversor.

Por dejártelo claro: ¿Qué se siente cuando lo conduces? Suavidad. Eso es lo que mejor lo define. Además de un rodar bastante silencioso.

En cuanto al consumo, en recorridos interurbanos es bajo: en torno a los 6,0 litros, pero en carretera ha gastado unos 8,5 litros. Eso sí, reconozco que no he sido especialmente cuidadoso con el pedal derecho.

Respecto a su comportamiento dinámico, no hay variaciones respecto al modelo al que reemplaza: cómodo para viajar y con una suspensión que filtra bien los baches. Ⓢ



En la zaga también descubrí unos pilotos que han cambiado su estética y también disponen de intermitentes secuenciales.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Diseño actualizado, sistema operativo de Google, más equipado por menos precio.



Lo peor

Cambio automático lento, consumo en carretera, tacto extraño de los frenos.



MI
OPINIÓN
ENRIQUE TRILLO
@EnriqueTrillo

Ya lo he adelantado al principio: bajan los precios y mejora el equipamiento (unos 1.500 euros extra). En concreto, el acabado Acenta es ahora 1.500 euros más económico. Con campaña de lanzamiento se queda incluso por debajo de 28.000 euros.

VALORACIÓN
★★★★★

★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = bien, ★★★★★ = suficiente, ★★★★★ = excelente, ★★★★★ = insuficiente

La propuesta de **Renault** para el segmento D tiene los genes del Espace, pero el resultado es cuando menos llamativo.



PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Dinámica y comodidad, acceso a las plazas traseras, sistema de infotainment.



Lo peor

Menos espacioso de lo esperado por tamaño, transmisión lenta.

FOTOS: FABRICANTE

Renault sube más el listón

UN SEGMENTO QUE ESTÁ CRECIENDO. Así definen en Renault el hueco donde llega su nuevo Rafale, el segmento D, donde tampoco tiene un rival demasiado claro: en la marca citan a modelos como el 5008, pero lo cierto es que, con 4,71 metros, solo el Peugeot 408 (curiosidades de la vida, procedente del lápiz del mismo diseñador) parece hacerle frente abiertamente.

El nuevo Rafale llega con unos ingredientes parecidos a los de sus hermanos el Austral y el Espace (al que casi le calca las medidas exteriores), plataforma CMF-CD incluida, aunque el resultado es diferente: si los dos primeros son SUV clásicos, en esta ocasión la



Un interior de líneas rectas, espacioso y sólido en el que destaca Android Automotive.



Su forma coupé perjudica algo la visibilidad, pero no el espacio

en general, deja muy buen sabor de boca: por suspensiones y tarado de dirección es un modelo con mucho aplomo y además silencioso, por lo que avanza con mucha calidad de rodadura y con agilidad.

La pega viene cuando le toca el turno al cambio, lento y que tarda en decidir a qué marcha reduce cuando circulas en una secundaria repleta de curvas.

Por lo demás, muy buena habitabilidad tanto delante como detrás y un manejo muy conseguido en el que brilla con luz propia el sistema Android Automotive, que funciona a las mil maravillas.

Por ahora, aparecen dos acabados: el que ves en las fotos es el Esprit Alpine y llegará al mercado ya mismo por 46.172 euros. ➔



Un techo que se oscurece y que aísla más del calor que uno convencional con cortinilla: viva la tecnología.

marca francesa ha puesto en la carretera una carrocería con aires de coupé y una presencia poderosa.

Más adelante llegará una variante enchufable de 300 CV, pero por ahora el acceso a la gama es el E-Tech Full Hybrid de 200 CV que tiene un set-up específico del chasis y,

RENAULT RAFALE E-TECH

Motor 3L turbo (130 CV)+2 eléctricos (34 y 68 CV) **Cilindrada** 1.199 cc
Potencia 200 CV **Par motor** 205+50+205 Nm **Transmisión** Automática **Trazación** Delantera
La./An./Al. 4.710/1.866/1.613 mm
Maletero 532-1.604 litros
Peso 1.728 kg **Vel. máx.** 180 km/h
Consumo mixto 4,7 l/100 km
Emisiones 105 g/km CO₂
Precio desde 43.100 euros (Tecnó)



Tiene una configuración de chasis y modos de conducción propios.

MI OPINIÓN
LUIS I. GUISO
@LuisGuiTG

Creo que es un producto muy redondo en todos los aspectos. Además, se produce en Palencia, lo que aporta ese plus de saber que tiene genes nuestros. La única pega que se le puede poner es el cambio: todo lo demás, genial.

VALORACIÓN
★★★★☆

Renovación casi total



Pese a ser un 'restyling', el nuevo Ford Kuga cambia casi por completo. Probamos la versión PHEV.



ESTA ES LA ACTUALIZACIÓN DEL KUGA de tercera generación, que se pudo a la venta hace cuatro años y llega con tantas modificaciones que parece un modelo completamente nuevo.

Los cambios que introduce en lo relativo al diseño saltan a la vista: nueva parrilla delantera para acoger el logotipo reestilizado de la marca, nuevos biseles para las luces antiniebla, faros 100% LED (matriciales en los acabados superiores) y que se unen con una tira también LED que va encendida todo el tiempo y le aporta un aspecto muy reconocible cuando lo ves por el retrovisor. También se han actualizado el capó, las llantas y los pilotos traseros.

También me parece notable la mejora que percibo en el habitáculo. Ahora, han montado un display de 13,2", por encima incluso del estándar de este segmento. Y el sistema operativo también se ha actualizado, ya que

monta el SYNC4, que es el más moderno que tiene Ford y el mismo que monta, por ejemplo, el Ford Mustang Mach-E.

La gama mecánica disponible consta de tres motores: un gasolina 1.5 Ecoboost de 150 CV (Etiqueta C) con cambio manual de seis velocidades, un híbrido autorrecargable (FHEV: Full Hybrid Electric Vehicle), con Etiqueta ECO, de 180 o 183 CV, según el tipo de cambio automático se elija; y, finalmente, el híbrido enchufable que yo he probado.

Es el 2.5 Duratec PHEV y monta un motor gasolina de 152 CV, al que se suma un eléctrico de 114 kW (155 CV -23 CV más que antes-), que se alimenta de una batería de 14,4 kWh de capacidad (11,3 kWh útiles). La potencia conjunta aumenta a 243 CV (antes tenía 225 CV).

Dinámicamente es de los mejores del segmento y si cuidas el acelerador gasta muy poco. ➔

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV

Motor 4 cil. del. trans. + eléctrico
Cilindrada 2.488 cc **Potencia** 243 CV
Par motor ND **Transmisión** Aut., múltiples vel. **Traacción** Delantera
Largo/Ancho/Alto 4.615/1.882/1.673 mm **Batalla** 2.711 **Maletero** 395-1.517 l
Depósito 43 l **Peso** 1.859 kg
Velocidad máx. 200 km/h **0-100** km/h 7,3 s **Consumo** 0,9 l/100 km
Emissiones CO₂ 20 g/km
Precio desde 39.844 euros



▲ No hay cambios en lo relativo al espacio, que es amplio en la fila trasera.



El color verde es el que viene de serie. El resto son cuestan de 350 a 1.000 euros.



Cuadro de instrumentos digital de 12,3" y nueva pantalla de 13,2 pulgadas.



▲ Monta unos asientos AGR que miman tu espalda y tienen 18 movimientos.

PRIMERA IMPRESIÓN



Lo mejor

Respuesta dinámica, actualización OTA, consumo bajo, dotación de serie.



Lo peor

Algunos acabados mejorables, pitidos de los asistentes invasivos.



MI OPINIÓN
ENRIQUE TRILLO
@EnriqueTrillo

El Kuga es un SUV compacto recomendable por su buen comportamiento si se compara con la competencia, con una relación precio/equipamiento adecuada y, en el caso de la versión PHEV, por su buen empuje y reducido consumo.

VALORACIÓN

★★★★☆

EL PEQUEÑO ES EL LISTO DE LA FAMILIA

Él solo se lleva más de la mitad de las ventas de los eléctricos de Audi, aunque es lógico: no solo es el más accesible, sino que también es una gran elección si quieres un SUV premium.



ES DE LAS MEJORES APLICACIONES DE LA MEB. Estas tres letras se refieren a la plataforma modular de eléctricos que ha desarrollado el Grupo Volkswagen y que utilizan modelos como el ID.4, el Skoda Enyaq o el Cupra Tavascan. Bueno, también el Ford Explorer por un acuerdo entre las dos marcas.

El protagonista de estas páginas es la versión más potente de la gama y la segunda más cara: un Audi Q4 e-tron S Line 55 de 69.000 euros. Sin duda, es mucho dinero (incluso el 55 más barato cuesta 65.000 euros), pero a cambio ofrece 340 CV, tracción integral y una autonomía más que decente de 523 km gracias a unas mejoras recién llegadas a la batería de 77 kWh y a su velocidad de carga, que llega hasta los 175 kW.

Si echas un vistazo a sus rivales, se ubica por encima en precio de modelos como el BMW iX2 (3 cm menos, 313 CV, 449 km, 58.200 euros) o los Mercedes EQA (12 cm menos, 292 CV, 559 km, 57.031 euros) y EQB (10 cm más, 292 CV, 531 km, 58.502 euros).

Con esto, me lanzo directamente a su interior. Si vas a utilizar las plazas

traseras te gustará el buen acceso que tiene: el hueco que deja la puerta es decente y, una vez dentro, dos personas van a ir bastante cómodas aunque otros modelos que utilizan la MEB ofrecen mejores datos en espacio para las piernas y la cabeza.

La unidad que pruebo tiene el acabado S-Line, lo que significa que lleva asientos deportivos con respaldo de una sola pieza. Recogen muy bien toda la espalda porque son largos y tienen buena forma y la banqueta se puede regular para que los muslos apoyen mejor.



**AUDI
Q4 e-Tron
55 S-Line**
340 CV

0-100 km/h 5,4 s
16,8 kWh/100 km
69.360 euros

A la hora de conducirlo, el volante casi cuadrado no te va a aportar nada, pero probablemente sí vayas a desear una botonera que no sea táctil, ya que vas a estar tocando y activando cosas sin querer.

Me gusta, sobre todo comparado con sus hermanos de plataforma, que utilice un cuadro de relojes completo al estilo de los Audi no eléctricos, que ofrece bastante información de un golpe de vista.



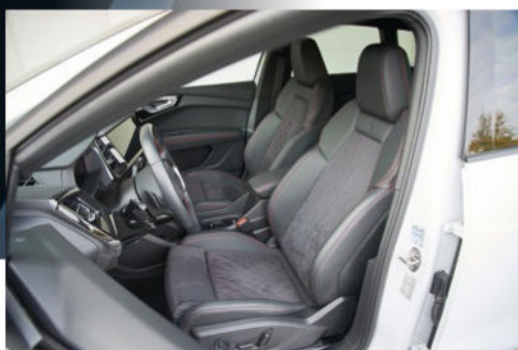
◀ El cuadro de relojes grande permite ofrecer más y mejor información. Para manejar la pantalla mejor estaría bien algo donde poder apoyar la mano.



Ideal para carreteras en buen estado. El tacto del freno es adecuado, pero se lleva mal con las brusquedades.



Buen maletero, pero alejado del suelo (78 cm). Tiene forma racional: 100 cm de ancho y 95 cm hasta los respaldos.



Asientos cómodos que recogen muy bien la espalda. De serie en el acabado S Line.



▲ Es cómodo. Si quieres las llantas de 21", solo mejorará la estética



▲ Bajo el capó, típica configuración MEB con el motor secundario abajo del todo



▲ Hay un doble fondo que va muy bien para guardar los cables de carga

En la pantalla central aparece un nuevo sistema operativo que racionaliza algunos menús y funciona mejor. En esta zona quizá estaría bien añadir un bisel o algún tipo de pestaña en la que poder apoyar la mano para manejar la pantalla, porque en marcha a veces se hace un poco complicado atinar a pulso.

Cuando sales a la carretera no tienes la sensación de que hay 340 CV y 545 Nm esperando para darlo todo, lo cual está genial, porque tiene una conducción suave y tranquila. Si te apetece subir el ritmo, el modo Dynamic vuelve todo más inmediato. Si pisas a fondo recibes una buena descarga de potencia, aunque siempre con ese guante de terciopelo que me dejó un sabor agri dulce en el Cupra Tavascan con el mismo *powertrain*.

Dinámicamente es muy bueno; está bien aislado del exterior y aunque el asfalto esté rugoso no vas a notar un cambio notable en la rumorosidad dentro del habitáculo.

Este modelo montaba las llantas de 21" (1.680 euros) que no suponen una mejora que no sea estética, pero tampoco se puede decir que con sus

perfiles tan estrechos convierta al Q4 en un modelo incómodo.

De hecho, tanto por tarado de suspensiones (no balancea demasiado pero tampoco es muy duro) como por calibración de la dirección, se podría decir que es un coche orientado a avanzar con tranquilidad y suavidad que te va a hacer la vida mucho más fácil... Y claro, eso tiene un precio. ➖

Datos técnicos / Mediciones

Motor	2 eléctricos
Potencia	109+286 (340 CV)
Par	575 Nm
Batería	ión-Litio, 77 kWh
Tracción/Transmisión	Integral/Automática
Velocidad máxima	180 km/h
0-100 km/h (en el test)	5,4 s (5,8 s)
60-100/80-120 km/h	2,9 s/3,5 s
Consumo (en el test)	16,8 kWh (18,0 kWh/100 km)
Autonomía en el test	427 km
Frenada (desde 100 km/h)	37,4/38,2 m (frio/caliente)
Largo/ancho/alto	4.588/1.865/1.617 mm
Distancia entre ejes	2.764 mm
Volumen del maletero	520-1.490 l
Peso en vacío	2.235 kg
Batería	77 kWh (netos)
Neumáticos	235/50-255/45 R20
Garantía	3 años
Precio	69.360 euros

*Versión probada: Audi Q4 e-tron 55 quattro S line

Si pisas a fondo tiene patada, pero con el guante de terciopelo que me dejó un regusto agri dulce en el Tavascan



MI OPINIÓN
LUIS I. GUISADO
@LuisGuiTG

Tienes que tenerlo muy claro para gastar 60.000 euros en un SUV de algo menos de 4,6 metros, pero una vez superada esa barrera, el 55 se convierte en la mejor opción mecánica del Grupo Volkswagen, porque encaja perfectamente con su carácter premium.

NOTA: **8,5**

FOTOS: MICHAEL NEHRMANN, OLAF ITTICH / AUTO BILD

GUAPERAS Y EFICIENTE

Es un superventas y en su segunda generación, el **Toyota C-HR** apunta todavía más alto. La versión de 140 CV puede ser suficiente para la gran mayoría, pero la de 197 es, sin duda, la que más chispa tiene.

SÍ, MERECE LA PENA GASTARSE UN POCO MÁS y optar por la versión de 197 CV. La de 140 solo la recomendaría si vas a hacer un uso casi exclusivo en ciudad, donde se mueve sin mayor problema. Pero si vas a viajar por carretera a menudo, la fuerza extra de la versión 200H te va a venir muy bien. Eso sí, aunque veas las siglas GR, debes también tener muy en cuenta que este C-HR es un coche pragmático y que, sobre todo, va a buscar unos consumos bajos para aderezarlos con un elevado confort de marcha. Dicho de otra forma: no está pensado para satisfacer a los más entusiastas de las emociones fuertes al volante.

La posición de conducción es elevada (muy cómoda para entrar y salir del coche) y los asientos tienen un buen mullido, con una sujeción lateral buena. Todos los mandos están orientados hacia el conductor y todos ellos son convencionales (nada de superficies táctiles salvo la pantalla central de 12,3 pulgadas), lo que se agradece. El diseño del salpicadero es limpio y la calidad de los materiales está en la media de lo que se puede esperar. El protagonismo se lo lleva el sistema multimedia Toyota Smart Connect, que ha mejorado sustancialmente con respecto a su antecesor, aunque si lo comparamos con otros sistemas actuales de la competencia, cumple bien, pero sin alardes.



Toyota C-HR 200H GR SPORT

197 CV
0-100 km/h 7,9 s
5,1 l/100 km
39.500 euros



▲ Pequeña palanca para el selector de marcha.



▲ Mando con los programas de conducción, modo eléctrico, ESP y freno de parking.

La variante de 197 CV se puede pedir con tracción delantera o total AWD-i, que lleva un motor eléctrico en el eje trasero.



La consola está ligeramente orientada hacia el conductor. Hay muchos botones convencionales y eso se agradece. La calidad es correcta.

Tiene una buena resolución, una correcta respuesta táctil, la interfaz es clara y tiene conexión para Apple CarPlay o Android Auto.

En habitabilidad, Toyota ha puesto más énfasis en las plazas traseras. Si en la primera generación eran un potro de tortura para personas de talla alta, en esta nueva entrega la cosa ha mejorado bastante, aunque continúan siendo algo más estrechas que las de algunos de sus competidores. Sigue sin haber salidas de aire específicas en esta zona trasera y la visi-

bilidad no es muy buena, por culpa de unas ventanillas más bien pequeñas y un grueso pilar C.

En marcha, la suavidad es la tónica dominante, apoyado por unas suspensiones que miman al pasaje. En otras palabras: este nuevo C-HR rueda con más confort que el anterior, gracias a un chasis que digiere los baches mejor y hace que se perciban menos en el habitáculo. Sobre asfalto en buen estado, incluso permite avivar el ritmo (sin volverse loco, porque la dirección no es muy comunicativa)

La altura libre al suelo de 161 mm, un dato modesto: fuera del asfalto tienes que ir con cuidado.



▲ Las plazas traseras son justas: no destacan ni en anchura, ni en altura, ni en distancia para las rodillas.

Los asientos son cómodos, van sobreelevados y sujetan bien la espalda.



El motor principal es un 2.0 atmosférico de 152 CV al que le acompañan otros dos eléctricos.



▲ El maletero no es su punto fuerte: 362 litros y formas algo irregulares.



▲ Solo hay una medida de llantas para esta versión: 19 pulgadas.

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L+2 eléctricos
Potencia total	197 CV
Par	N.D.
Batería	ión-Litio, 0,91 kWh
Tracción/Transmisión	Integral/Automática por CVT
Velocidad máxima	180 km/h
0-100 km/h (en el test)	7,9 s (8,1 s)
60-100/80-120 km/h	5,2 s/6,1 s
Consumo (en el test)	5,1 (5,8 l/100 km)
Autonomía en el test	741 km
Frenada (desde 100 km/h)	36,3/36,6 m (frío/caliente)
Largo/ancho/alto	4.362/1.832/1.564 mm
Distancia entre ejes	2.640 mm
Volumen del maletero	362 litros
Peso en vacío	1.610 kg
Depósito de gasolina	43 litros
Neumáticos	225/50 R19
Garantía	3 años
Precio	39.500 euros

*Versión probada: Toyota C-HR 200H GR Sport AWD-i

! El consumo es bajo y se mantendrá siempre entorno a los 6,0 litros a los 100 km



FOTOS: FABRICANTE, AUTO BILD

MI OPINIÓN

ENRIQUE RUIZ
X@KikeRuiz77

La competencia es enorme en este segmento y el C-HR compite contra modelos tan equilibrados como el Honda HR-V, el Hyundai Kona o Peugeot 2008. Una de sus bazas es el precio, ya que se sitúa como uno de los SUV urbanos más asequibles (que no es lo mismo que decir que su precio sea bajo).

NOTA: 7,5

y se muestra noble en apoyo. Ofrece cuatro modos de conducción (Custom, Eco, Normal y Sport) y en este último la respuesta del acelerador es un poco más contundente, aunque las diferencias, no obstante, son pequeñas. El modo Custom es el personalizable y te permite modificar a voluntad la respuesta del motor, la dureza de la dirección y el funcionamiento del aire acondicionado.

El aislamiento acústico también es mejor que antes y eso hace que sea un coche más agradable de conducir, sobre todo en autopista. Eso sí, en una carretera de curvas y si vas deman-

dando mucha aceleración de forma continua, el funcionamiento del variador continuo hace que acabe resultando molesto, aunque no tanto como antes.

Y me queda hablar de los consumos. En general, Toyota y sus sistemas híbridos son sinónimo de cifras ajustadas y, en este caso, se vuelve a repetir la historia. Digamos que la electrónica gestiona tan bien el motor y el sistema eléctrico que siempre te vas a mover en torno a los seis litros de consumo. Y si eres un poco cuidadoso con el gas, incluso podrás quedarte por debajo fácilmente. ➔

LA BERLINA CON CARÁCTER MARINO

Un diseño inspirado en las focas, pero con alma de tiburón. Esta berlina eléctrica china despunta en calidad interior, con un habitáculo lleno de tecnología y espacioso. En cuanto a potencia, tampoco se queda atrás.



BYD Seal Excellence

530 CV
0-100 km/h 3,8 s
18,2 kWh/100 km
48.990 euros



MAKE BERLINAS GREAT AGAIN. Esa podría ser la verdadera política a la que muchos seguirían en medio de este mar repleto de coches SUV.

Y hablando de mar, en BYD aseguran que ha sido fuente de inspiración para sus vehículos. De hecho, Seal significa foca en inglés. Es un sedán estilizado, con una apariencia curiosamente europea, elegante y deportivo a la par. Aunque yo lo veo más como un tiburón.

Este es el segundo BYD que he conducido en mi vida, pero el primero de gama media-alta. Y os aseguro que no te hace echar de menos un SUV de grandes dimensiones que, en ocasiones, no va acompañado de espacio interior suficiente.

Otro factor importante es la deportividad intrínseca a este modelo en específico: el Seal Excellence, que posee tracción integral mediante dos motores eléctricos que suman 530 CV y 670 Nm de par, acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y alcanza 180 km/h de velocidad máxima.

Por supuesto, hay que alimentar de electrones todo esto. Así que el bocata de baterías desarrolla 82,5 kWh de capacidad, para lograr una autonomía homologada de 520 km.

¿Su consumo real? 21 kWh a los 100 kilómetros, frente a los 18,2 kWh que promete el fabricante. No es descabellado, precisamente. Y a la hora de cargar, admite una potencia de hasta 150 kW en corriente continua. O, lo que es lo mismo, 37 minutos para alcanzar el 80% de la batería.

Su interior es toda una experiencia. Para empezar, por el espacio que

! El Seal Excellence es la versión más potente de la gama, con tracción total y 530 CV de potencia

permiten su tamaño de 4,8 metros de largo. Las butacas, realmente cómodas, lucen una tapicería blanca en piel que contrasta perfectamente con el tono azulado exterior. En el medio, una consola central flotante a doble altura, con mucho espacio; botones físicos varios, selector de marchas acristalado y dos cargadores inalámbricos de *smartphones*. Aunque con molduras en negro piano, que no dejarán de ser odiosas.

Sin embargo, tu atención se irá inevitablemente a la pantalla multimedia de 15,6 pulgadas, que puede



Tecnología máxima con su pantalla multimedia de 15,6 pulgadas (que rota, claro).



◀ Elegancia en la interfaz de usuario y también en la botonería física. Destaca especialmente el selector de marchas fabricado en cristal.

¿Difusor deportivo y salidas de aire? Un alerón activo hubiera sido espectacular de ver...



Solo es abatible el respaldo de dos de los asientos de la fila trasera, pero es suficiente.



«Llantas con aerodiscos y un diseño mejorable, aunque lo que importa aquí es la eficiencia.



También tienes un compartimento bajo en el capó para guardar los cables de carga.

rotar sobre sí misma para colocarse de forma horizontal o vertical, a tu gusto, con solo apretar un botón. Señal de identidad del fabricante, al igual que su sistema multimedia. Es intuitivo y rápido, aunque nada supera a Android Auto o Apple CarPlay, que podrás conectar sin problemas.

La posición de conducción es baja y las plazas traseras gozan de una buena cantidad de espacio y una inclinación perfecta. Y justo detrás se ubica el maletero de 400 litros. Y te cuento una anécdota curiosa: cargué una televisión de 43 pulgadas que no

hubiera podido meter en otros coches.

¿Hay algo malo? Pocas cosas. La intrusividad de los sistemas de ayuda a la conducción y alertas es demasiado alta. Además, en una ocasión el cuadro de instrumentos digital se quedó en negro con una serie de letras en chino que, como es obvio, no pude descifrar. Males menores.

El BYD Seal más básico, con 313 CV y tracción trasera, junto a unos 600 kilómetros de autonomía, parte

desde 46.990 euros. Y, honestamente, vale la pena echarle un vistazo. Este modelo, sin duda, le pone las cosas difíciles al Tesla Model 3... ➔

Datos técnicos / Mediciones

Motor	2 eléctricos (uno por eje)
Potencia	530 CV (390 kW)
Par	670 Nm
Batería	ión-Litio, 82,5 kWh
Tracción/Transmisión	Integral/Automática
Velocidad máxima	180 km/h
0-100 km/h (en el test)	3,8 s (4,0 s)
60-100/80-120 km/h	1,9 s/2,6 s
Consumo (en el test)	18,2 (21,9 kWh/100 km)
Autonomía en el test	451 km (50 km electr.)
Frenada (desde 100 km/h)	35,6/36,3 m (frio/caliente)
Largo/ancho/alto	4.800/1.875/1.460 mm
Distancia entre ejes	2.920 mm
Volumen del maletero	400-53 l (trasero/frontal)
Peso en vacío	2.185 kg
Cap. carga máxima	150 kW CC
Neumáticos	235/45 R19
Garantía	6 años o 150.000 kms
Precio	48.990 euros

*Versión probada: BYD Seal Excellence AWD 530 CV



▲¿Butacas de cine? Prácticamente. La fila trasera está repleta de confort.



▲Asientos ventilados y calefactados para conductor y copiloto, por supuesto.

MI OPINIÓN
RODRIGO GARCÍA V.
@BNZ_Motorsport

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIES / AUTO BILD

BYD es, probablemente, la marca china con las calidades más sorprendentes del mercado actualmente. El Seal en formato berlina nos hace volver a disfrutar de las ventajas de estas carrocerías. Confort, deportividad y un maletero muy solvente.

NOTA: 8,0

65

LUJO A LA FRANCESA

Elegancia y comodidad son los principales rasgos del DS 9 E-TENSE 250, que ofrece una mecánica PHEV y la etiqueta 0 de la DGT. ¿Tiene todo lo que necesitas?

LAS BERLINAS PREMIUM FRANCESAS siempre han sido interesantes, pero han estado habitualmente eclipsadas por las alemanas. Sí, estas últimas pueden ser superiores en el apartado dinámico u ofrecer un equipamiento tecnológico sorprendente, pero algo que siempre ha destacado entre los modelos galos es su forma de entender el lujo como la mayor comodidad a bordo y una elegancia indiscutible. Esto es algo que se mantiene vigente en el DS 9.

Con un motor 1.6 PureTech de 200 CV y un propulsor eléctrico de 110 CV, son 250 CV los que están disponibles en esta versión E-TENSE 250. Es una potencia que mueve bien todo el conjunto, especialmente en el modo Sport, pero no está enfocado a la conducción deportiva, así como tampoco lo está el chasis. Su objetivo es la conducción relajada y aquí el DS 9 brilla con luz propia. Con una mecánica que apenas se escucha y una suspensión suave, que gestiona los baches sin problemas, rápido te sientes como en casa. A esto se suma el motor eléctrico, que gana protagonismo en ciudad, donde podrás disfrutar de unos 75 km de autonomía. Las levas solo sirven para ma-



**DS 9
E-TENSE
250**
250 CV
0-100 km/h 8,1 s
1 l/100 km
61.621 euros



Un interior discreto, pero elegante, aunque no tiene un aspecto tan moderno como el de algunos rivales.



▲ El cuadro digital ofrece varias vistas que no se presentan muy recargadas.



◀ La integración de Apple CarPlay y Android Auto mejora claramente la experiencia a bordo.



El diseño tridimensional de los pilotos traseros sigue siendo uno de los detalles más atractivos del exterior.



Todo comodidades atrás, con un gran brazo central que incluye mandos para el masaje de los asientos.



El espacio en las plazas traseras es más que correcto para las piernas, aunque se agradecería algo más para la cabeza.



nejar el cambio, pero el modo B aumenta la retención y maximiza la distancia que puedes recorrer sin usar el motor térmico, lo que se traduce en una suavidad y silencio aún mayores al volante.

Así, en líneas generales, la sensación a bordo del DS 9 es agradable, pero no solo es así por su comportamiento. Por ejemplo, me gusta el habitáculo: cómodo, amplio y repleto de materiales que transmiten calidad. Admito que no me convencen detalles como los mandos táctiles en negro piano bajo la pantalla o los botones del volante en este acabado, pero elementos como la piel de los asientos y el salpicadero hacen que

te olvides de estas cuestiones.

De hecho, diría que hay más detalles positivos que negativos, con alguna sorpresa propia de firmas más premium. ¿Por ejemplo? El reloj del salpicadero, firmado por BRM y situado sobre el botón de arranque. Se despliega al encender el contacto y es un toque analógico que se combina con la tecnología a bordo, donde destaca el cuadro digital y la pantalla central de 12 pulgadas. Ambas pantallas se ven y responden adecuadamente, como en otros coches del Grupo Stellantis, aunque no se trate del sistema de infotretenimiento más cómodo del mercado. Aun así, un punto a favor es la integración de ChatGPT, que te

permite manejar varias funciones mediante comandos de voz, así como te puede proporcionar información sobre cualquier aspecto e incluso contarte un chiste.

Así, aunque el DS 9 pueda parecer que está detrás de otros modelos en algunos aspectos, también tiene puntos que le hacen destacar. Es el coche para quien no concibe el lujo como un festival de luces y pantallas, sino como el mayor confort a bordo y una elegancia indiscutible. ➔

Datos técnicos / Mediciones

Motor	1.6 L + 1 eléctrico
Potencia	200 + 110 (250 CV)
Par	300 + 320 (360 Nm)
Batería	ión-Litio, 15,6 kWh
Tracción/Transmisión	Delantera/Aut. 8 velocidades
Velocidad máxima	240 km/h
0-100 km/h (en el test)	8,1 s (8,7 s)
60-100/80-120 km/h	4,4/4,9 s
Consumo (en el test)	10,1 (6,3 l + 10,9 kWh/100 km)
Autonomía en el test	494 km (50 km electr.)
Frenada (desde 100 km/h)	36,1/36,2 m (frio/caliente)
Largo/ancho/alto	4.934/1.855/1.460 mm
Distancia entre ejes	2.895 mm
Volumen del maletero	510 l
Peso en vacío	1.939 kg
Depósito de gasolina	42 litros
Neumáticos	235/45 R19
Garantía	3 años
Precio	61.621 euros

*Versión probada: DS 9 E-TENSE 250 Rivoli+



Con 4,9 metros de largo, se coloca en la liga de modelos como el Mercedes Clase E.

Si te quedas sin batería, el consumo puede subir por encima de los 7 l/100 km con facilidad



MI OPINIÓN

SERGIO RIOS

@Sergiorios

Puede que el DS 9 no sea la elección más evidente entre las berlinas premium, quizás por su precio respecto de algunos rivales. Aun así, sigue siendo relevante y uno de los mejores en cuanto a confort. Sin duda, no hay que dejar de tenerlo en cuenta.

NOTA: 7,5

FOTOS: FABRICANTE, AUTO BILD

JUEGO AMERICANO ¿LOS MEJORES DE

TESLA
MODEL Y

514 CV
56.420 euros



Misma idea, dos
maneras de
enfrentarla: el Tesla es
el más tecnológico y
el Mach-E ideal para
grandes viajes.

¿Cuál es la mejor manera de moverse con un SUV de baterías?
Para averiguarlo, enfrentamos al **Tesla Model Y Gran Autonomía** contra el **Ford Mustang Mach-E Premium** en un trepidante duelo de eléctricos americanos. ¿Puede Tesla plantarle cara a Ford a la hora de crear un coche apto para todo?

SU SEGMENTO?

**MUSTANG
MACH-E**

294 CV
67.824 euros



HAY COCHES QUE VAN A MARCAR UNA ÉPOCA. Son modelos a los que el destino les guarda un par de líneas en los libros de historia automovilística. Y estos dos que tienes aquí son un buen ejemplo de ello. Amados y odiados a la vez, por lo que representan y por lo que ofrecen: por ser SUV, por ser eléctricos, por llevar un apellido o un emblema determinados...

Por ejemplo, el Mustang Mach-E se atreve a tener en su nombre la *gran M* de los amantes de Ford: un

Mustang está genial, ¿pero un Mustang que es un SUV y es eléctrico? Lo mismo pasa con el Tesla Model Y. Algo tendrá cuando en 2023 fue el coche más vendido del mundo si nos atenemos a las cifras de matriculaciones, pero eso no quita para que muchos miren de reojo y renieguen de todo lo que tenga que ver con la marca de Elon Musk

Por eso, en AUTOBILD hemos decidido enfrentarlos en un duelo totalmente americano. Por un lado, aparece el Mustang Mach-E, hasta hace

nada el único SUV eléctrico de la marca de Detroit hasta la llegada del Explorer. Llega vestido de la versión Premium RWD de 294 CV y propulsión trasera. Hay muchos más potentes, pero pocos llegan más lejos: 600 km.

Para presentar batalla, el Model Y Gran Autonomía AWD que solo puede mirar de lejos el alcance de su rival, porque recorre 533 km, aunque a cambio tiene tracción integral y 514 CV con los que puede batir al Mach-E en todas las pruebas de prestaciones. ¿Por qué escogemos este aunque >>

El destino les va a guardar unas líneas en los libros de la historia del automóvil



Un cockpit más convencional y muy agradable, con una pantalla tras el volante para la información imprescindible.



Mach-E

Las mediciones dan un empate técnico, pero en las plazas traseras te sentirás menos desahogado. El final de la consola central se mete un poco en el espacio y las piernas van más dobladas. La pantalla es muy grande, pero tiene unos menús liosos. Punto a su favor: viene con Android Auto.



» sea de tracción integral? Por precio: incluso con una configuración superior en cuanto a motor y transmisión disfruta de una diferencia de 11.000 euros a favor y solo pierde 67 km teóricos (el Model Y RWD hace 600 km como el Ford).

Me pongo en marcha en el Tesla. Lo primero, las plazas traseras: en un modelo que presume de ser una navaja suiza, esta parte es tan importante como la delantera. Es increíblemente espacioso y hay mucho hueco para la cabeza y también para las piernas.

Acomodado en unos asientos tirando a duros, que se reclinan en cinco posiciones, disfrutarás del sue-

lo plano y de una gran luminosidad, gracias al techo de cristal, que es fijo y en teoría calorífugo, por lo que no necesita cortinilla y ganas unos centímetros extra.

El Ford es espacioso y el hueco para las piernas es enorme, pero la plaza central es más estrecha y hay una menor sensación de desahogo, probablemente por una línea de cintura más alta. Curiosamente, las me-

diciones arrojan unos asientos más generosos (con respaldo fijo y mullido más suave), con una banqueta más larga que siempre se agradece, aunque algo más baja: lo justo para que tengas que doblar un poco más las piernas.

Vuelvo a los asientos delanteros del Tesla. En el Model Y se respira una sensación de espacio increíble. El techo está más alto y ayuda, pero

MUSTANG MACH-E

Es menos coupé de lo que aparenta: detrás el techo está pintado, por lo que la caída no es tan pronunciada.





No hay obstáculos visuales, por lo que da ligereza visual. Pero todo se aglutina en la pantalla, lo que en ocasiones no es bueno.



Model Y

No te genera obstáculos visuales y tienes una mayor sensación de serenidad. La información se presenta de manera muy atractiva. En marcha no aparece el modo de avance por inercia, por lo que siempre hay que tener el pie en el acelerador. Plazas traseras más logradas.



también el diseño del salpicadero, limpio y muy horizontal. A cambio, me gusta menos que todo esté aglutinado en su pantalla central. Sí, es enorme y funciona bien, pero al final estás todo el rato *toqueteando* para hacerlo absolutamente todo.

Antes de iniciar la marcha salto de nuevo al Mach-E, que me recibe con un habitáculo con menor sensación de desahogo. Creo que la calidad percibida es mejor en este modelo por tacto de materiales y ajustes.

Su enorme pantalla es de lo más vistoso... aunque también tiene una estructura de menús llosa. A cambio,

le anoto un punto a favor porque, a diferencia del Tesla que apuesta todo a su *ecosistema* propio, aquí he podido conectar mi teléfono con Android Auto.

A la hora de salir a la carretera, prefiero hacerlo primero con el Mustang, que siempre me ha parecido un referente entre los SUV eléctricos de su tamaño. Es cómodo y agradable. Está muy bien aislado y los 294

CV siempre tienen ganas de empujar. Cuenta con varios modos de conducción y te permite avanzar por inercia: creo que es la solución ideal cuando vas en recta o bajada. También es un cómodo devorador de kilómetros. Con las gomas de 225/55 R19 saca partido de su perfil para absorber las irregularidades y la suspensión tiene un *set-up* que ayuda a contener los balanceos. ➤

TESLA MODEL Y

Tiene un interior muy luminoso y desahogado, pero sobre todo gana puntos por su respaldo trasero reclinable.



Datos técnicos

	FORD	TESLA
Motor	Eléctrico	Dos eléctricos
Posición de montaje	Delantero	Delantero y trasero
Potencia máxima	216 kW (294 CV)	378 kW (514 CV)
Par máximo	430 Nm	N.D.
Velocidad máxima	180 km/h	217 km/h
Transmisión	Automática	Automática
Tracción	Trasera	Integral
Frenos delantero/trasero	Discos vent./discos	Discos vent./discos vent.
Neumáticos en el test	225/55 R19	255/45 R 19 Y
Modelo neumáticos	Continental Premium Contact 6	Michelin Pilot Sport EV
Llantas	8x19"	8x9"
Batería	Li-ión	Li-ión
Capacidad de la batería (neta)	91 kWh	75 kWh
Máxima potencia de carga (CA/CC)	10,5/150 kW	11/250 kW
Consumo (WLTP)	17,3 kWh/100 km	16,9 kWh/100 km
Autonomía (WLTP)	600 km	533 km
Tiempo de carga a máxima potencia CC	45 min (0-80%)	20 min (0-80%)
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,29	0,23
Maletero tras./del.	402/100 l	854 (hasta el techo)/117 l
Longitud/anchura/altura	4.712/1.881/1.597 mm	4.751/1.921/1.624 mm
Vías del./tras.	1.617/1.617 mm	1.636/1.636 mm
Distancia entre ejes	2.984 mm	2.890 mm
Peso remolcable con/sin freno	1.500/750 kg	1.600/750 kg

Costes/Garantías

Seguro a todo riesgo	980 euros	1.170 euros
Seguro a todo riesgo con franquicia	500 (250 euros)	700 euros (250 euros)
Seguro a terceros	305 euros	290 euros
Intervalos taller	30.000 km/2 años	Variable
Costes mantenimiento	350 euros	Variable
Garantía	2 años	4 años
Garantía anticorrosión	12 años	12 años
Garantía de batería	8 años/160.000 km	8 años/192.000 km

Mediciones

Aceleración	0-50 km/h	3,1 s	2,2 s
	0-100 km/h	7,1 s (oficial 7,0 s)	5,3 s (5,0 s)
	0-130 km/h	10,6 s	7,1 s
	0-200 km/h	-	17,8 s
Recuperación	60-100 km/h	3,2 s	2,2 s
	80-120 km/h	4,1 s	2,6 s
Peso en vacío/Capac. carga		2.238 kg/367 kg	2.054/665 kg
Distribución del peso		50/50 %	49/51 %
Diámetro de giro (izda./dcha.)		12,7/12,7 m	12,6/12,6 m
Frenado	desde 100 km/h frío	37,3 m	36,7 m
	desde 100 km/h caliente	37,3 m	37,1 m
Sonoridad interior	a 50 km/h	57 dB	58 dB
	a 100 km/h	64 dB	64 dB
	a 130 km/h	66 dB	68 dB
Consumo medio en el test		19,0 kWh/100 km	16,0 kWh/100 km
(Círculo de pruebas de AUTO BILD: 155 km)			
Consumo oficial		17,3 l/100 km	16,9 l/100 km
Incremento en el consumo respecto al oficial		+9,83%	+5,6%
Emisiones de CO ₂ en el test		0 g/km	0 g/km
Autonomía		478 km	437 km

Precios/Equipamiento

Modelo	Ford Mustang Mach-E RWD	Tesla Model Y
Precio base	67.824 euros	56.420 euros
Acceso y arranque sin llave	S	S
Techo de cristal	S	S
Climatizador bizona	S	S
Asientos eléctricos/calefacción del-det	S/S-N.D.	S/S-S
Control de velocidad adaptativo	S	S
Navegador	S	S
Cámara/360	S	S
Llantas de 20 pulgadas	S/S	2.100 euros
Bola de remolque	N.D. (preinstalación incluida)	1.350 euros
Pinturas especiales	Desde 900 euros	Desde 1.300 euros
Precio unidad probada	71.873 euros	67.320 euros

S= de serie N.D.=no disponible *opción que forma parte de un pack

No se olvidan de la practicidad

Ninguno de los dos maleteros es malo, pero el Tesla ofrece más capacidad tanto en el hueco delantero como en la zona de carga principal.

Tesla tiene más potencia...

... y se nota a la hora de acelerar. Ambos frenan decentemente y el Ford adolece de un consumo elevado.

Carrocería

	Puntuación máxima	TESLA	FORD
Habitabilidad delantera	15	12	12
Habitabilidad trasera	15	10	11
Sensación de espacio	5	5	4
Maletero	15	15	12
Modularidad	10	6	5
Capacidad de carga	10	10	5
Capacidad de remolque	5	3	1
Visibilidad	10	5	5
Presentación	20	17	17
Funcionalidad	10	7	7
Equipamiento seguridad	10	6	8
Resultado intermedio	125	96	87

Confort

Acceso	10	8	8
Posición al volante	10	7	7
Asientos delanteros	15	10	11
Asientos traseros	10	7	7
Ergonomía	10	6	7
Suspensión	30	22	21
Aislamiento acústico	10	7	8
Rumoresidad	10	7	7
Equipamiento de confort	15	15	15
Climatización	10	6	6
Sistemas de asistencia	20	13	12
Resultado intermedio	150	108	109

Mecánica

Aceleración	15	15	14
Elasticidad	15	14	13
Velocidad máxima	5	4	3
Sensación en marcha	10	10	10
Sensación de empuje	10	10	9
Transmisión	15	15	15
Depósito/batería	15	10	10
Consumo	30	25	24
Autonomía	10	4	7
Resultado intermedio	125	107	105

Dinámica

Comportamiento	20	18	18
Arrancada	5	5	4
Agilidad	20	17	17
Dirección	20	15	14
Tracción	5	5	3
Radio de giro	10	2	2
Distancia frenado	20	10	10
Resultado intermedio	100	72	68

Connected Car

Teléfono	10	10	10
Navegador	25	14	14
Internet/Apps	20	9	18
Sonido	10	10	10
Sistemas de Asistencia	10	8	8
Resultado intermedio	75	51	60

Medio ambiente

Coefficiente aerodinámico	15	4	5
Peso en vacío	20	10	8
Emisiones de CO ₂	20	20	20
Sonoridad exterior	5	3	2
Tecnología de ahorro	40	32	31
Resultado intermedio	100	69	66
Puntuación	675	503	493
Posición intermedia		1.	2.

Costes

Precio base	75	29	20
Valor de recompra	10	5	5
Impuestos/Seguro	15	7	9
Mantenimiento	10	8	8
Garantía	15	9	7
Resultado intermedio	125	58	49
Resultado Final	800	561	542
Posición final		1.	2.
Relación calidad/precio		1.	2.



Sobre el papel no tienen puntos débiles. Pero a la hora de pagarlos... ¿Por qué el Tesla es el coche más vendido del mundo?

» Del Model Y solo puedo decir que va muy bien. Acelera como un tiro, no muestra malas maneras y, si la cosa se retuerce, la dirección marca bien la trayectoria del eje delantero. La peor parte se la lleva el tacto del freno: cuesta dosificarlo y, aunque te acostumbres, responde con una sensación artificial. De todos modos, me gusta más que el tacto del Ford.

Para terminar, toca hablar de la aburrida rutina del día a día. Los viajes al supermercado no te van a suponer demasiados problemas. Tesla iguala al Mustang en capacidad de maletero, a pesar de que su altura del fondo del maletero hasta la bandeja es tres centímetros menor.

Algo que siempre hay que tener en cuenta en los coches eléctricos es

dónde guardar los cables de carga. En ambos podrás guardarlos en el hueco que hay bajo el capó delantero, el que los americanos denominado *frunk*. Es más ancho y estrecho en el Ford, aunque en el Tesla he medido 14 cm más de fondo, lo que le ayuda a imponerse por su mayor usabilidad. ➔

CLASIFICACIÓN

Puntuación máxima: 800

1.



561 Puntos

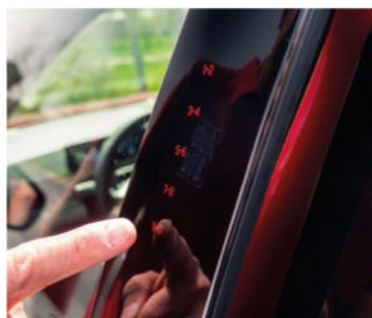
Tesla Sin duda la política de precios ayuda, pero conseguir ser el coche más vendido del mundo no se hace solo con dinero: un interior muy agradable y una enorme sensación de espacio también convencer a los compradores.

2.

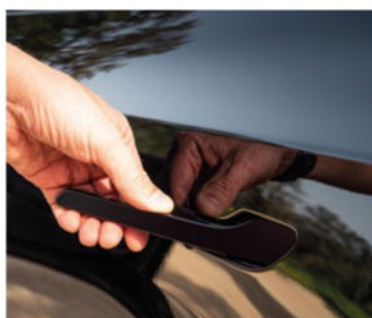


542 Puntos

Ford La diferencia de puntos se debe principalmente al precio y la capacidad de carga de la batería. Como coche es cómodo, espacioso y tiene una autonomía real de escándalo, aunque el consumo es más alto de lo deseable.



▲ Una cosa muy de coche americano: se puede abrir tecleando un código.



▲ Carrocerías aerodinámicas: las manillas siempre quedan enrasadas en la chapa.



▲ En el Ford la única opción en ruedas es la misma medida pintada en negro: 450 euros



Las llantas de 20" apenas afectan al consumo, pero cuestan 2.100 euros



MI OPINIÓN

LUIS I. GUISADO
@LuisGuitG

Termino esta prueba convencido de que el Mach-E es mi SUV favorito. Cuestión de gustos. Pero el Tesla ha demostrado ser un coche muy decente, que tiene en el precio un aliado increíble. Y eso por no hablar de la facilidad de recarga en la red propia...

Hemos asistido a la celebración del aniversario de Opel en Alemania. Una marca con una enorme tradición, que ha vivido una enorme evolución con el paso de las décadas. Te contamos cómo ha cambiado.

125 AÑOS

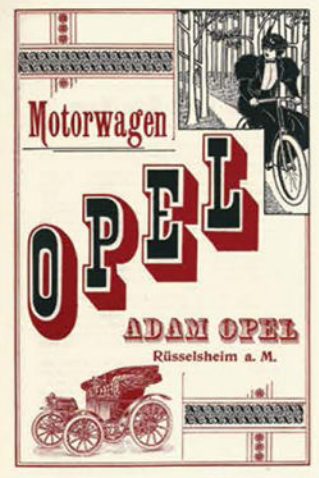


! Para dejar clara su herencia y celebrar su cumpleaños Opel reunió en su sede a muchos de sus clásicos y coches modernos

FOTOS: FABRICANTE

COMO UN RAYO

La ciudad de
Rüsselsheim lleva
siendo el epicentro
de la actividad de
Opel desde finales
del siglo XIX.



MUCHOS DE NOSOTROS
TENEMOS una historia con Opel. Aún recuerdo la infancia en aquel Corsa de segunda generación, con mi tía, mi hermano y mi primo. Y la Oreja de Van Gogh de fondo.

Quizá en aquel momento no era consciente, pero la marca ya tenía un siglo de historia. Y veinte años después he viajado a la sede de Opel en Rüsselsheim para celebrar su 125º aniversario.

El presente de la marca del rayo está plagado de innovación, coches deportivos, competición... y, sobre todo, de la democratización de la movilidad. Pero antes incluso fabricaban máquinas de coser y bicicletas.

En 1987 abrió Opel Automobile con la compra de la Anhaltische Motorwagenfabrik. Un enclave del que en 1899 saldrían decenas de los primeros automóviles de la historia contruidos a mano.

Los hermanos Opel siguieron adelante con el negocio y en 1902 lanzaron su primer modelo propio, con un motor bicilíndrico de 1,9 litros y apenas 12 CV de potencia. Los Volksautomobil y el Doktorwagen fueron modelos populares por su precio y calidad.

Los primeros modelos de automóviles eran muy simples. Con motores pequeños, un volante con forma de manivela y pequeños faros al frente. Reservados a las clases burguesas y adineradas de la época.

OPEL Motorwagen

Der Tag der Zeit folgend habe ich die Fabrikation von Motorwagen aufgenommen. Die meisten geschätzten Abnehmer lassen sich von mir, werden auch die „Opel“-Fabrikate selbst, so lieblich, habe ich die geist.

Patent-Motorwagen-Fabrik
F. Lutzmann, Dessau

Ein der ersten und besten Deutschen, deren Fabrikate sich durch ihre Leistungsfähigkeit und Solidität in allen Weltteilen die besten zeichnen, nämlich erweisen und auf, alle Arbeiter nach Rüsselsheim verfahren.

Ich bin dadurch in den Stand gesetzt, Motorwagen in jeder gewünschten Größe und Ausführung in kürzester Frist zu liefern.

Unter persönlicher Leitung eines Fachmannes, wie des Herr Oskar Lutzmann ist, und gutten auf dem Markt, ist in der Maschinenbranche allgemein bekannt, habe ich meine Abnehmer eine Fabrikation zu kennen, von der sie, wie

„Opel-Motorwagen sind die besten“.

Die Motorwagen-Fabrikation ist von meinen älteren Fabrikationsanlagen vollständig getrennt und wird von Correspondenten lediglich an die Motorwagen-Fabrik ADAM OPEL abzugeben.





» Sin embargo, llegaban tiempos difíciles para Alemania. En Opel ya tenían una oferta de vehículos consolidada, e incluso habían avanzado tecnológicamente con grandes motores de seis cilindros y hasta 100 CV de potencia. Pero la derrota germana en la Primera Guerra Mundial puso al país contra las cuerdas.

Había que centrarse en los automóviles baratos para la sociedad y en la producción en cadena. Un hecho que debutó en 1924 con el *Laubfrosch* de 951 cc. Y tal fue la fama de la marca que, en 1929 y en plena crisis económica, General Motors adquirió Opel. Periodo en el que fabricaron importantes coches, como el primer Kadett en 1936, con más de 100.000 unidades vendidas en pocos años. Pero la Segunda Guerra Mundial centró todas las atenciones.

Curiosamente, Opel siguió operando junto a General Motors y produjo material bélico para la *Wehrmacht* (fuerzas armadas unificadas de la Alemania nazi). Incluso se llegaron a encargar de construir los famosos bombarderos *Junker Ju-88* de la *Luftwaffe* (fuerza aérea). Pero todo tiene un precio y los aliados tomaron la fábrica en Rüsselsheim como objetivo prioritario. Fue bombardeada y los soviéticos se marcharon con toda su maquinaria. Así que no fue hasta 1947 cuando la marca pudo reanudar su actividad.

Los coches familiares y deportivos volvieron a la escena principal y en la década de 1960 aparecieron auténticos iconos como el Opel Kapitán o el Commodore. Todos ellos con motores V8 de Chevrolet. Y en los 70 les

▲ La producción en masa y el transporte han evolucionado. Alemania ya no es el centro único para la marca. Hay fábricas muy importantes fuera, como la de Figueruelas (España).



El Opel Olympia Rekord Caravan fue el primer coche familiar de producción en serie de la marca. Se presentó en 1953 y se convirtió en todo un éxito, con un diseño elegante y 40 CV de potencia.

► Walter Röhrl ganó el Rally de Montecarlo de 1982 y el Campeonato de Pilotos del Grupo 4 con el Opel Ascona 400. Un bólido de 260 CV y apenas 1.100 kg de peso.



siguieron el Ascona, el Manta y el primer Opel de tracción delantera: el Kadett D.

En la década de 1980 la marca quiso expandirse en España y la fábrica de Figueruelas se inauguró con la producción del primer Opel Corsa. Todo un acierto en ventas y un icono europeo.

Desde los 60 habían llegado grandes hitos para la marca. Es el caso del Opel GT (inspirado en los Chevrolet Corvette), triunfos en competición (con nombres como Walter Röhrl y su victoria en Montecarlo en el Campeonato Mundial de Rallys de 1982), o la alianza con Lotus para producir el Opel Speedster sobre la base del Elise.

Sin embargo, también aparecieron las dificultades. General Motors vio cómo la marca acumulaba pérdidas continuas en el nuevo siglo y decidió vender Opel y Vauxhall (filial



Rüsselsheim ha evolucionado mucho con los años. La producción en masa se ha modernizado, así como los procesos y tecnología de la fábrica.

británica) al Grupo PSA en 2017.

Aunque los años de influencia PSA fueron importantes para remontar el negocio, la formación del Grupo Stellantis en 2021 supuso el verdadero punto de inflexión. No solo para Opel, sino para todas las firmas integradas en el conglomerado.

Opel será una de las primeras marcas en contar con una gama 100% eléctrica en los próximos años, porque pretende convertir todos sus modelos a esta nueva forma de movilidad en 2028. De hecho, actualmente, todos los productos de la marca (salvo el Crossland) cuentan con opciones con etiqueta 0 de la DGT, ya sea mediante formatos eléctricos o híbridos enchufables.

Esta nueva tendencia del mercado también ha arrastrado a los famosos Opel GSi. Una insignia reservada a

► El Opel Kadett A de 1963 supuso el renacimiento del modelo apodado como el "Anti-Volkswagen". Vendió casi 650.000 unidades en solo cuatro años.



los modelos más deportivos y que ahora se ha convertido en GSe. Una novedad que se ha aplicado al Astra y el Grandland. Y no es descartable que aparezca con nuevos modelos en el futuro, como el próximo Manta, cuyo desarrollo está anunciado.

En los próximos meses llegará la nueva generación del Grandland y el retorno de un icono todoterreno: el Opel Frontera. Un vehículo que se reconvierte en SUV todocamino. De momento, con cinco plazas. Si bien aparecerá en el futuro una versión con siete asientos. Eso sí, olvídate del mítico Frontera V6, porque el moderno tendrá un formato híbrido de 48 V con motor 1.2 gasolina turbo de hasta 136 CV o 100% eléctrico con hasta 400 kilómetros de autonomía.

Opel tiene por delante unos años clave, que supondrán todo un reto por la electrificación. Apuntan, de nuevo, a un público joven. Como aquellos que compraban los Kadett, Corsa y Astra en los años 80 y 90. Pero durante 125 años han demostrado ser una marca resiliente, capaz de adaptarse y sobrevivir. El Blitz sigue con fuerza.  **Rodrigo García Vita**

▲ "Joven y lleno de vigor": la publicidad de Opel siempre se centró en las familias y los jóvenes, en coches fiables y asequibles para la sociedad.

◀ Mark Adams, jefe de diseño de Opel, ha dejado claro que miran al futuro: "No queremos rescatar diseños retro del pasado. Queremos innovar".



¡AYUDA! MI CUADRO TIENE MUCHAS LUCES

Las luces de avería del cuadro de mandos no siempre suponen peligro de destrucción inminente, ¿pero qué pasa cuando aparece el fallo motor?

LA LUZ DE MOTOR LA CONOCE TODO CONDUCTOR. ¿Recuerdas alguna vez cuando se ha encendido en el cuadro de instrumentos? ¿Los sudores fríos al verla? Si se apaga después, no pasa nada. ¿Y si permanece? Te contamos qué sucede y qué deberías hacer para evitar sustos mayores.

¿Cuál es la función de la luz de avería motor?

La función de este piloto es poder saber si todo funciona correctamente tras arrancar el vehículo. Pero si parpadea o se queda encendida significa que puede haber fallos de funcionamiento de la unidad de potencia o de control (ECU).

Incluso puede aparecer a raíz de sistemas como los sensores que controlan las emisiones contaminantes o los gases de escape. Es el caso de la

sonda lambda o de los filtros de partículas. Algo común en coches diésel, sobre todo.

¿Qué hacer si se enciende o parpadea la luz de motor?

Nunca ignores este hecho. Sobre todo, si la luz se queda encendida, lo que significa que la ECU ha registrado un error en la memoria. Quizá no haya un peligro inmediato para la mecánica, pero su causa debe ser inmediatamente identificada y eliminada en un taller, para evitar males mayores.

Así que, si es imprescindible usar el vehículo, se recomienda una conducción suave que pueda garantizar la estabilidad mecánica del coche. Sin embargo, si parpadea de forma rápida, el error es mucho más grave y será buen momento para apagar el coche y llamar a una grúa. No deberías moverlo en absoluto.

! Tener testigos encendidos en las ITV puede ser motivo suficiente para no pasarla

¿Cómo se puede identificar la causa del piloto encendido?

Desde principios de la década de los 2000 todos los vehículos disponen de una interfaz OBD2. Esto es un conector de diagnóstico a bordo donde puedes enchufar un dispositivo especializado para leer códigos de error de la centralita, localizar fallos e incluso resolver algunos problemas.

De hecho, esos códigos de error ayudan a los mecánicos a saber qué puntos abordar ante una situación de avería y solucionar ese contratiempo. Incluso puedes hacerlo tú mismo con dispositivos especializados de escáner OBD que puedes encontrar en internet y que funcionan con aplicaciones para tu *smartphone* a través de la conexión Bluetooth. Su precio puede oscilar entre los 30 y los 150 euros, y permiten también la codificación de algunos vehículos.



OTROS PILOTOS



Electrificados Tanto los coches eléctricos como híbridos tienen pilotos propios. La tortuga se traduce en prestaciones limitadas y la exclamación, en un fallo del sistema de alta tensión del vehículo.



Amarillos Indican defectos en sistemas de seguridad. Presión de neumáticos, el ESP (control de estabilidad) desactivado o defectuoso o elementos como el ABS de los frenos.



Rojo Si se encienden, para rápidamente para evitar daños graves. Suelen estar relacionados con la temperatura del motor cuando hay fallos en el sistema de refrigeración.

¿Cuánto cuesta buscar las averías en la centralita?

Un diagnóstico profesional de averías en tu vehículo puede costar entre 20 y 40 euros. Aunque todo se puede complicar y el proceso podría llevar mucho más tiempo, incrementando así la factura. Si bien, hay talleres que no cobran este importe cuando la reparación es realizada por ellos.

Además, cuentan con equipamiento especializado que puede detectar fallos que los escáneres OBD más baratos del mercado no pueden descubrir. Muchas veces, por la incompatibilidad de estos aparatos con algunos modelos de coche.

¿Dónde puedo encontrar información sobre la luz de avería motor y el resto de pilotos?

Si te preguntas dónde puedes encontrar no solo el significado de la luz

motor, sino del resto de pilotos de tu cuadro de instrumentos, debes saber que toda esa información está en el manual de tu vehículo.

Ese libro, generalmente olvidado al fondo de la guantera, incluye muchos consejos sobre lo que deberías hacer en cada caso. Por ejemplo, con el testigo de presión de aceite: "Debe apagar el motor lo antes posible, comprobar el nivel de aceite y rellenarlo

SOLUCIONA TUS PROBLEMAS

El diagnóstico de averías mediante el OBD no es una acción exclusiva de los talleres.

En el mercado hay todo tipo de dispositivos que permiten realizar una lectura de fallos de la ECU, borrarlos de la memoria o incluso

solucionar problemas. Como inducir al vehículo a hacer una regeneración del FAP (Filtro anti-partículas) de manera manual. Incluso puedes hacerlo desde tu 'smartphone' con dispositivos Bluetooth y una aplicación.

REACCIONA RÁPIDO AL FALLO MOTOR

El testigo de motor se enciende con el contacto.

Causa: Es una función de control normal.

¿Que hacer? No es necesario hacer nada si se vuelve a apagar unos segundos después.

La luz de verificación no se enciende con el contacto

Causa: La luz del cuadro podría estar defectuosa.

¿Que hacer? Hay que cambiar la luz en un taller.

La luz de avería motor se queda encendida

Causa: Hay registrado un error en la centralita, pero no hay peligro inmediato para el motor.

¿Que hacer? Ir al taller lo antes posible para leer la ECU y resolver los posibles fallos.

El testigo parpadea rápidamente

Causa: Se ha detectado un error en la unidad de potencia.

¿Que hacer? Dicho fallo puede estar en proceso, así que hay que llamar a la asistencia en carretera lo antes posible para llevar el coche al taller.

si es necesario". Lo mismo con el anticongelante o también con algunos fallos de la electrónica. Errores que, sobre todo en coches más antiguos, pueden tener su raíz en un simple fusible o relé que puedes comprobar y cambiar a mano. Ahora, esos manuales suelen ser digitales. ➔



**MI
OPINIÓN**
BENDIX KROHN
X@AutoBildSpain

No te dejes llevar por el pánico. La mayoría de pilotos de advertencia de tu cuadro de instrumentos no requieren una acción inmediata. Aunque si la luz es roja, lo mejor es parar y llamar a una grúa para evitar daños (y gastos) mayores.

Testigo indicadora de mal funcionamiento (MIL)



Este testigo de advertencia se enciende:

- Al conectar el interruptor de encendido del motor a ON.
 - Se ilumina durante aprox. 3 segundos y luego se apaga.
 - Si existe un problema con el sistema de control de emisiones.
- En este caso, recomendamos que...
... el vehículo por un distribuidor autorizado.



INTELIGENTE Y PEQUEÑO

Como coche pequeño y económico, el Kia Picanto III (JA), introducido en 2017, atrae a muchos compradores. ¿De verdad es tan bueno este urbano coreano usado?

LA IDEA DEL MINIMALISMO HA SIDO DURANTE siglos una parte integral de diversas culturas asiáticas, incluyendo la de Kia.

Este es el coche más pequeño de la marca surcoreana, un intento automovilístico de concentrarse en lo realmente necesario.

El concepto de este urbano de cinco puertas y con 3,60 metros de largo merece hoy más reconoci-

miento que nunca, porque estamos en tiempos de modelos cada vez más grandes y pesados. Muchas otras marcas se han retirado en los últimos años del segmento clásico de entrada al mercado de automóviles y que fue muy popular en las décadas de los 80 y 90.

Han abandonado el encanto de lo simple en favor de modelos SUV XL más caros y rentables. Y esto hace, precisamente, que el Picanto sea

En 3,60 metros de largo, el Picanto ofrece todo lo que se necesita

doblemente interesante cuando hablamos de una movilidad asequible y sencilla, sobre todo en los grandes núcleos urbanos.

¿Qué tiene?

El Picanto no trae ni más ni menos de los elementos que necesitas para ir con dignidad del punto A al punto B. Su manejo es intuitivo desde el primer momento en que te pones al volante. Aunque su salpicadero,

► El salpicadero en el acabado básico cuenta con mucho plástico duro. En lo referido a sensaciones de conducción, es muy simple.



KIA PICANTO 1.0

Año
2018
Kilometraje
37.677 km
Precio
7.380 euros

Nuestro coche de pruebas, configurado de manera sencilla, fue matriculado en septiembre de 2018 y costó 9.900 euros.

► Las condiciones de espacio delante son realmente buenas, aunque hay bastante desgaste en los asientos.



◀ La caja de cambios está bien colocada, pero es dura. Como alternativa, hay una manual automatizada y una por convertidor de par.

▲ Los sencillos tapacubos de las llantas de acero son puro pragmatismo: aguantan mejor los bordillazos que las llantas de aleación.

de plástico duro, ya parece algo anticuado en tiempos de enormes pantallas táctiles. Pero es muy fácil de entender y está bien fabricado. La apariencia del interior y los materiales de los asientos depende en gran medida de la línea de equipamiento elegida. Kia evitó por completo los adornos innecesarios o los detalles llamativos en las versiones básicas, que cumplen su función perfectamente.

El acabado básico era el Concept y luego estaba el GT Line, con toques deportivos, pero que costaba unos 2.000 euros más caro.

En los asientos delanteros, el espacio es más que suficiente, incluso para personas de 1,90 metros de altura. Y la sensación de amplitud se ve beneficiada por el gran espacio para la cabeza en el techo. Sin embargo, en los asientos traseros (equipado con dos soportes Isofix) solo podrán viajar cómodos los niños de baja estatura.

A pesar de todo, el Picanto no se percibe como un coche espartano. Lo que inicialmente se podía echar muy en falta eran los asistentes a la conducción y ayudas opcionales. Sin embargo, en la actualización del

modelo del año 2021 Kia mejoró los niveles de equipamiento. Dependiendo de la línea seleccionada y los extras que adquiriera el primer comprador, podían incluirse opciones como el asistente de mantenimiento de carril, detector de fatiga del conductor, asistente de frenada de emergencia o monitorización de puntos ciegos.

¿Cómo se conduce?

A pesar de su rendimiento moderado, el Picanto se siente lo suficientemente ágil en medio del tráfico urbano. Su dirección es rápida y ►►

SEGUNDA MANO

» sensitiva. Sin embargo, el placer de cambiar de marcha se ve afectado por la caja manual de cinco velocidades, algo difícil de manejar por su dureza.

Las expectativas de confort no deberían ser demasiado altas para aquellos que quieran optar por este utilitario urbano. La suspensión del Picanto tiene una firmeza que rara vez se encuentra en el mercado hoy en día. Por otro lado, debido a su pobre insonorización, los ruidos de la carretera o el exterior están siempre bastante presentes en el habitáculo.

Se nota que el Picanto está diseñado para las distancias cortas. Superar una velocidad constante de 120 km/h va en contra de su naturaleza sensible al viento lateral. Aunque también hay algo positivo en esto: el peso en vacío de menos de una tonelada y la dirección aumentan el nivel de diversión al conducir en carreteras sinuosas, por no hablar de que beneficia al consumo.

El motor de 67 CV atmosférico es adecuado para el día a día y desplazamientos sin grandes demandas. El motor 1.2 atmosférico de 84 CV

INFOENTRETENIMIENTO



Una sencilla radio con función Bluetooth, así como botones y controles clásicos son suficiente en nuestro coche de pruebas. Incluso este dispositivo básico, a veces faltaba en algunos modelos base. Opcionalmente también había sistemas de infoentretenimiento de siete pulgadas con pantalla táctil y funciones de navegación, convenientemente ubicados. Y, en ese caso, el pequeño coreano puede ser emparejado con 'smartphones' a través de Android Auto o Apple CarPlay. La función de servicio en línea UVO Connect permite acceder al Picanto con una aplicación remota y ciertas funciones.

► La forma funcional permite un espacio interior relativamente amplio.



LOS PROBLEMAS MÁS COMUNES DEL KIA PICANTO

Algunos de los principales problemas mecánicos del Kia Picanto son derivados de su hábitat natural: las ciudades. El prolongado uso urbano afecta a ele-

mentos sensibles al desgaste como el embrague o el filtro de partículas, que puede llegar a colapsarse debido a la circulación prolongada a bajas revolu-

ciones. También hay que tener cuidado con posibles golpes en las llantas y revisar el nivel de la batería, que tiende a desgastarse prematuramente.

Climatización.

En verano, el aire acondicionado reduce notablemente la potencia del motor. Una actualización de 'software' puede ayudar.



Eje delantero.

Sufre daños cuando ha habido golpes con bordillos o baches en entornos urbanos.



Batería.

La vida útil de la batería de arranque de 12 voltios es inferior al promedio. Se ha instalado un reemplazo.



Embrague.

Con el uso urbano prolongado y en situaciones de tráfico, el embrague puede desgastarse prematuramente.





y el 1.0 T-GDI (100 CV con turbo-compresor) son notablemente más rápidos. Y todos ellos cumplen con la normativa de emisiones Euro 6.

Como alternativa a la caja de cambios manual, inicialmente se ofrecía una sorprendentemente armoniosa automática de cuatro velocidades. Sin embargo, luego se empleó la transmisión manual automatizada (AMT) introducida en 2020, que funciona con mucha lentitud. Un defecto común en este tipo de tecnología.

Y solo queda destacar que en el tráfico urbano el radio de giro de solo 9,60 metros es excelente para moverse con libertad, además de para poder aparcar en un palmo de terreno. Algo a lo que también contribuye su reducido tamaño. Si algo hace grande a Kia son sus

famosos siete años de garantía. Una cifra que la marca también otorgó a su coche más pequeño como vehículo nuevo. Además de los cinco años de cobertura para la pintura (hasta 150.000 kilómetros) y una garantía anticorrosión de doce años.

Para mantener estos derechos a nivel de mecánica y posibles desgastes, es importante que se respeten todos los intervalos de mantenimiento (cada doce meses o 15.000 kilómetros). Siempre en casa oficial.

Lo que nos molesta

Si bien no hay muchas quejas u opiniones negativas sobre posibles pro-

blemas de fiabilidad en los talleres y la comunidad de la marca, salvo por pequeños detalles que no revisen gravedad.

Y para reforzar la idea de fiabilidad, conviene puntualizar que la construcción del bloque con cadena de distribución y la inyección multipunto reducen los costes de mantenimiento. Sobre todo respecto a la distribución por correa, cuyo coste de sustitución suele ser elevado.

Nuestra revisión del chasis y los bajos del vehículo no mostró debilidades estructurales, así que no hay que preocuparse especialmente por problemas derivados de la corrosión. Sin embargo, en el mercado se encuentran muchas unidades usadas con signos evidentes de desgaste por el tiempo y daños en la carrocería. Probablemente, debido al principal uso urbano del modelo y la mayor probabilidad de accidentes o roces en aparcamientos. Finalmente, cabe destacar que no hay campañas de retirada o revisión del modelo. ➔



▲ También cuenta con un compartimento adicional en el doble fondo del maletero.

COSTES DE MANTENIMIENTO: KIA PICANTO

Costes

Mantenimiento

Consumo de la prueba	5,6 l/100 km
Emisiones de CO ₂	113-115 g/km
Inspección ⁽¹⁾	220-450 euros
Seguro a todo riesgo ⁽²⁾	479 euros
Seguro a todo riesgo (franquicia) ⁽²⁾	380 euros
Seguro a terceros ⁽²⁾	296 euros
Normativa emisiones	Euro 6

Los precios de las piezas de repuesto⁽³⁾

Alternador	678 euros
Motor de arranque	697 euros
Bomba del agua	435 euros
Silenciador trasero	160 euros
Aleta delantera izquierda, pintar	90 euros
Discos y pastillas de freno	526 euros
Pantalla multimedia (táctil)	2.754 euros

Datos técnicos

Motor	3 cilindros/del./trans.
Válvulas/árbol de levas	4 por cilindro/2
Potencia	84 CV a 6.000 rpm
Par motor	122 Nm a 4.000 rpm
Velocidad máxima	173 km/h
0-100 km/h	12,0 s
Cilindrada	1.248 cc
Transmisión/Tracción	Man. 5 velocidades./Del.
Largo/ancho/alto	3.595/1.595/1.485 mm
Capacidad del maletero	255-1.010 l
Peso en vacío	939 kg
Capacidad de carga	461 kg

1) Media de tres llamadas telefónicas al azar; 2) Precios obtenidos a través de seguros 'autobild.es' para un conductor de 40 años, casado, con más de 10 años de seguro, sin siniestros y realizando un kilometraje anual de 20.000 km. 3) Sin montaje



MI OPINIÓN

LARS JAKUMEIT
@AutoBildSpain

Como decisión racional como compra de segunda mano, el Kia Picanto merece un aprobado. Es un vehículo pequeño, relativamente robusto y manejable. Lo único reseñable en su contra son sus elevados precios en el mercado de los coches usados.

VALORACIÓN

★★★★★

ALTERNATIVAS



Opel
Karl 1.0



75 CV
(2018)



desde
8.000
euros

VALORACIÓN

★★★★☆



Renault
Twingo



70 CV
(2018)



desde
9.000
euros

VALORACIÓN

★★★★☆



Ford
Ka+



85 CV
(2018)



desde
8.000
euros

VALORACIÓN

★★★★☆

FOTOS: CHRISTOPH BÖRMES
★★★★★ = excelente, ★★★★★ = muy bien, ★★★★★ = suficiente, ★ = insuficiente

Viaje a un MARAVILLOSO PASADO

El mítico Audi Sport quattro cumple 40 años y lo hemos celebrado probándolo por las carreteras de Ingolstadt, su ciudad natal. Un viaje al pasado para recuperar las sensaciones de la conducción pura.

| Texto David López | Fotos Fabricante |



214 unidades del coche de calle se hicieron para homologar un modelo de competición que mantuvo las llantas de 15" con unos neumáticos Pirelli.



! Audi guarda en su museo de Ingolstadt siete unidades y su valor hoy en día ronda el medio millón de euros

El 1980, AUDI SACUDÍA LOS CIMIENTOS del Salón del Automóvil de Ginebra al presentar un coche realmente innovador. Batalla corta, tracción a las cuatro ruedas y motores gasolina que superaban los 200 CV eran las señas de identidad del Audi quattro, uno de los modelos más icónicos de la marca de los cuatro aros.

Pero no se quedó ahí. Tres años más tarde, en septiembre de 1983 y durante la celebración del Salón de Fráncfort los alemanes ponían la guinda al pastel con la presentación del Audi Sport Quattro, la variante más deportiva fabricada para poder participar en el Mundial de Rallys. Por eso se fabricaron solo 214 unidades de un coche con la batalla todavía más corta (tres centímetros menos), que medía solo 4,1 metros de largo, mantenía la tracción integral y estrenaba un nuevo propulsor bajo el capó que lo convertía en un misil.

Cinco cilindros y 2,1 litros

El Audi Sport quattro late con un corazón de cinco cilindros y 2,5 litros con turbo, que rinde la friolera de 306 CV. Stig Blomqvist o Walter Rorhl fueron algunos de los legendarios pilotos que lo domaron en la competición, mientras otros 214 afortunados lo hacían en la calle. Afortunados por las prestaciones y por poder pagar lo que costaba en la época, 200.000 marcos alemanes que en moneda de hoy en día son unos 100.000 euros. Eso es lo que costaba, porque como nos cuentan los responsables de Audi Tra- ➤



La tracción quattro se convirtió en la mejor arma de un coche que era imbatible cuando el asfalto no estaba seco



En marcha impresiona la capacidad de acelerar a partir de 3.700 rpm del cinco cilindros



» dition hoy en día están valorados en cerca de medio millón de euros. Audi Tradition es la división de la marca alemana creada en 1998 para preservar y mantener la historia y las joyas sobre ruedas de una compañía nacida en 1932, cuando se unieron las cuatro marcas (Audi, DKW, Horch y Wanderer) para dar lugar a los cuatro aros. Cuenta con más de 700 coches y 200 motocicletas, se encarga de restaurar y conservar todos ellos y organiza muestras para mantener su vigencia. Además, en los cuarteles generales que tiene en Ingolstadt (Alemania) dispone de un museo con exposiciones permanentes.

→ SOLO DOS EN NEGRO

Si cada unidad del Audi Sport quattro está valorada hoy en día en medio millón de euros, existen dos que son todavía más exclusivas. El motivo es su color, un tono negro que pidió el mismísimo Ferdinand Piëch para disfrutar al volante de este deportivo coupé.



Estamos en su 40 cumpleaños

Y precisamente hasta allí he ido a celebrar los 40 años del Audi Sport quattro de la mejor manera que se puede hacer: conduciendo una de estas maravillas en carretera, dentro de una caravana de cinco coches de

En el Mundial de Rallys tocó el cielo con Hannu Mikkola en 1983 y Stig Blomqvist en 1984, que se proclamaron campeones del mundo.



Un interior adelantado a su tiempo por la cantidad de información que recoge el cuadro, frente a un volante muy vertical.

la que formaba parte el mismísimo piloto sueco Stig Blomqvist. Cuatro unidades del Audi Sport quattro en rojo, azul, verde y blanco (también se fabricaron solo dos en negro para Ferdinand Piech) me esperan para comenzar la prueba.

Elijo el blanco y tengo suerte porque es el que menos kilómetros tiene. Apenas 17.000 y, como los otros tres, con la mecánica en perfecto estado. En ese momento arranca un viaje al pasado, a un maravilloso pasado. A esos coches donde se abre la puerta con llave, donde colocas los retrovisores con la mano, donde el volante no se regula, donde apenas hay huecos para dejar objetos, donde no se arranca pulsando un botón... Se arranca pisando el embrague y el freno, girando la llave y escuchando la melodía de sus cinco cilindros al volver a funcionar.

Salgo detrás de un Audi RS 4 de 2023, un coche repleto de tecnología, pero no menos de la que atesoraba un Sport quattro en su época. Eso sí, las primeras maniobras hay que hacerlas con energía, había olvidado ya las sensaciones de una dirección sin asistencia. Y eso que sus neumáticos son muy estrechos para lo que se estila ahora, igual que unas llantas blancas de 15 pulgadas, que combinan a la perfección con la carrocería.

Asociado a un cambio manual de cinco velocidades, comienzo a engranar marchas con respeto. Respeto por la exclusividad del coche que tengo entre manos y respeto porque necesitas unos minutos para acostumbrarte (volver a acostum-

➤ También presume de ganar pruebas tan duras como el Rally de Portugal, el de Montecarlo, o la subida a Pikes Peak.

AUDI SPORT QUATTRO

Motor 5 cil. en línea del. long.

Cilindrada

2.133 cc

Potencia

306 CV

a 6.700 rpm

Transmisión

Manual, 5 vel.

Tracción

Integral

Largo/Ancho/Alto

4.100/1.700/1.300

mm

Peso

1.300 kg

Vel. máx.

250 km/h

0-100 km/h

8,2 s

Consumo

10,4 l/100 km/

Unidades fabricadas

214

Precio estimado

500.000

euros



brarte) a sensaciones de vieja conducción pura.

El silencio es para otros tiempos

Aquí no hay silencio de marcha, aquí no hay variadores continuos, modos solo eléctricos... aquí laten más de 300 CV con una clara doble personalidad. Hasta 3.700 vueltas se toma las cosas con calma y se conduce sin aspavientos. Pero al pasar ese límite... se inicia una escalada de potencia sencillamente brutal. Comienza a estirar acompañado del silbido del turbo: 3.500, 4.500, 5.000, 6.000... hasta 7.000 rpm es capaz de llegar en una tercera interminable que dan ganas de no dejar de engranar nunca. La sensación de velocidad es tremenda e incluso a velocidades modestas como 100 km/h parece mucho más.

Como era de esperar el paso por curva está a la altura de esas prestaciones (alcanza los 250 km/h de velocidad punta). Es un coche que vi-

ra realmente plano, con una batalla de solo 2,2 metros, un eje delantero muy ágil y que transmite confianza total al conductor. Y un dato que hoy en día ya es casi imposible ver: solo pesa ¡1.300 kilos! Por eso se perdona que las plazas traseras sean testimoniales, que la banqueta delantera no tenga un par de centímetros más de regulación longitudinal o que en el maletero apenas quepan tres maletas. Eso da igual, porque ese no es el objetivo de este maravilloso viaje al pasado.

El objetivo era (y es) disfrutar de las sensaciones de conducción más auténticas, de sentir la fusión entre conductor y coche de una forma que hoy en día es cada vez más difícil. Solo 214 lo pudieron comprar y de ellos solo siete se conservan en Audi Tradition. Y que lo hagan por muchos años más. ➔

Además de los dos negros, se podía elegir entre cuatro colores de carrocería: azul copenhagen, rojo tornado, verde malaquita y blanco alpino.



Una carrera de LEYENDA

Asistimos a las 24 Horas de Le Mans para vivirlas desde dentro y confirmar que es mucho más que una carrera, aunque en el plano deportivo hay que destacar que se impuso Miguel Molina, el tercer español en ganar en la máxima categoría.

E S 14 DE JUNIO Y ES MICUM-
PLEAÑOS, ASÍ QUE acepto encantado, como autorregalo, la invitación de acudir a vivir desde dentro las 24 Horas de Le Mans. ¿Cómo se puede decir que no a pasearse por el *paddock*, el *pit lane* o propio asfalto del circuito de una de las carreras más emblemáticas e icónicas del calendario?

Y es que, para darse cuenta del verdadero valor que tiene, simplemente te tienes que pasear por las calles del pueblo de Le Mans el día

anterior a la carrera, durante la llamada *Driver's Parade*. Allí se reúnen miles de aficionados que ansían hacerse una foto con los pilotos, los mismos que al día siguiente van a volar en las míticas rectas del trazado francés a casi 350 km/h.

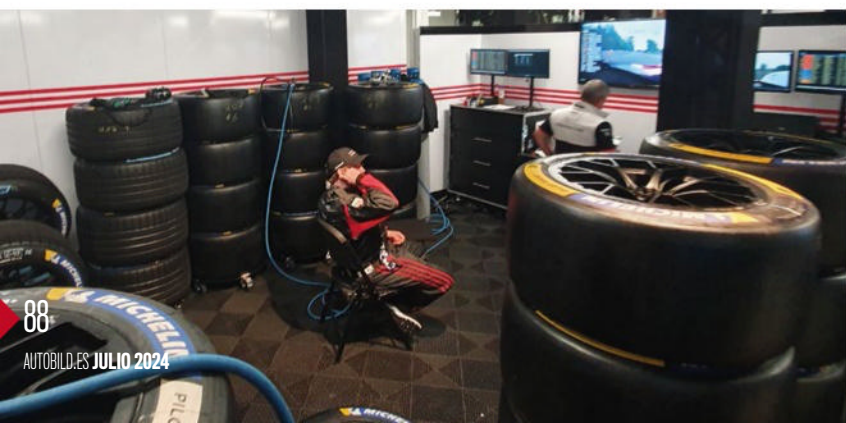
Le Mans es una cita ineludible para todo fan del automovilismo y todo el ambiente que se vive allí antes, durante y después de la prueba la hace única. Una carrera cuya primera edición se corrió hace exactamente 101 años, cuando unos cuantos coches

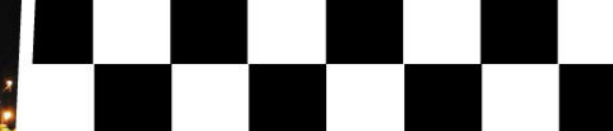
▲ Edición 101 de las 24 Horas de Le Mans, con una participación de lujo y un final apoteósico: hasta 9 coches entraron en meta en la misma vuelta que el vencedor.

recorrieron por primera vez los 13,6 kilómetros del Circuito de la Sarthe.

¿Lo mejor de todo? Que la suerte ha querido que en 2024 haya podido vivir in situ la tercera victoria de un español en la máxima categoría, la de prototipos Hypercar. Miguel Molina, a sus 35 años, no podía contener las lágrimas tras ver como su Ferrari 499P número 50 cruzaba la línea de meta tras 311 vueltas y 4.237 kilómetros. Antes lo habían hecho Fernando Alonso, en dos ocasiones, y también Marc Gené.

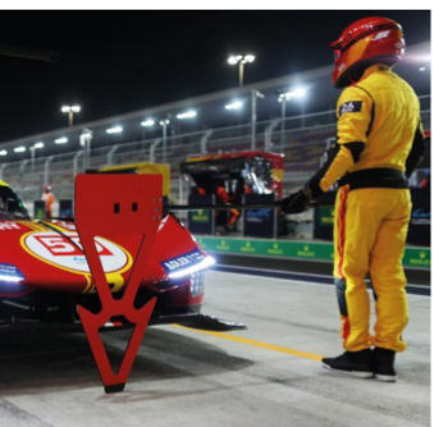
◀ Con un tiempo tan cambiante, la elección de los neumáticos adecuados para cada momento de la carrera es crucial. Michelin es suministrador oficial de la categoría reina.





En lo deportivo, esta edición de las 24 Horas de Le Mans ha sido de lo más excitante. No solo por el plantel de equipos y de pilotos, sino porque la lluvia ha querido ser protagonista indiscutible durante toda la prueba, con apariciones continuas que hacían que los ordenadores de los ingenieros y estrategias echaran humo. ¿Entrar a cambiar neumáticos? ¿Mantenerse en pista y sobrevivir? Puff... No me hubiera gustado estar en la piel de ninguno de ellos, porque el fallo sobrevolaba cada box

► Ferrari repite victoria y mete a otro de sus coches, el número 51, en el podio, justo por detrás de un coche de Toyota.

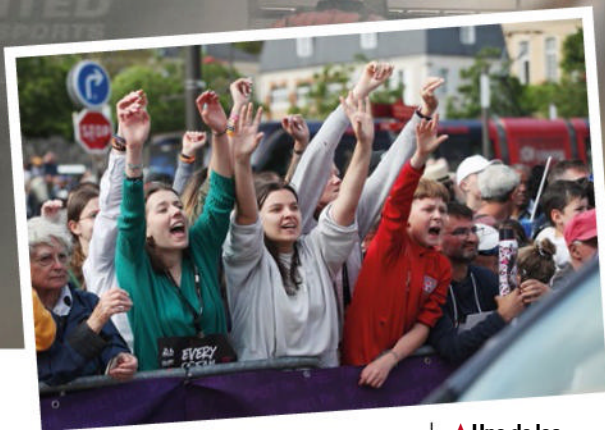


◄ La magia de la noche es increíble: estar en un box a las tres de la madrugada y ver el ajetreo constante de los mecánicos es digno de ver.



▲ Miguel Molina ya ha entrado en la historia de esta carrera. Con su victoria, ya son tres los españoles que han conseguido ganarla, tras Fernando Alonso y Marc Gené.

Con tres Porsche 963 en la categoría Hypercar, la marca alemana firmó la 'pole', lideró la carrera y rozó el podio, entrando en meta a solo 37 segundos del vencedor.



continuamente. Por equipos, Toyota se coló en el segundo lugar del podio y Porsche rozó también la gloria, porque consiguieron la *Hyperpole*, defendieron la primera posición con uñas y dientes, lideraron la carrera en varias ocasiones, pero finalmente el tercer cajón se les quedó a solo un par de segundos del segundo Ferrari. Estuvieron siempre en el ritmo de los mejores, pero no pudieron rubricar la que hubiera sido su 20 victoria en Le Mans. Al menos, sí consiguieron el primer puesto en la categoría LMGT3, con el Porsche 911 GT3 R del equipo Manthey EMA.

Pero más allá de la competición, ir a las 24 Horas es ir a disfrutar de un ambiente único en el que a veces te

▲ Uno de los momentos más especiales es la 'Drivers Parade' que se realiza por las calles de Le Mans el viernes por la tarde.

▼ El Porsche 911 GT3 R del equipo Manthey EMA se impuso en la categoría LMGT3.

puedes permitir el lujo de dejar de lado lo que está pasando en la pista, para sumergirte en todas las posibilidades que ofrece esta cita automovilística.

Antes del comienzo, a las 16 horas de la tarde del sábado, puedes alucinar viendo cómo un helicóptero de las fuerzas armadas francesas se queda en estático a 100 metros de la pista para que un miembro del ejército descienda con el trofeo. ¡Alucinante!

Luego suena el mítico "arranquen

los motores", que en esta ocasión entonó el francés Zinedine Zidane, después de que sonara la Marsellesa.

Una vez que ha dado comienzo la carrera, yo te recomiendo que vayas a visitar las míticas curvas de Mulsanne y Arnage (por la noche ofrecen un espectáculo increíble), la chicane Dunlop, las curvas Porsche y el tramo de Indianápolis. Todos esos son lugares imperdibles para vivir la carrera desde distintas perspectivas y escuchar el estruendo de los motores entre los que destacaba, por encima del resto, el del Cadillac de otro español, Alex Palou, que acabó séptimo en la máxima categoría.

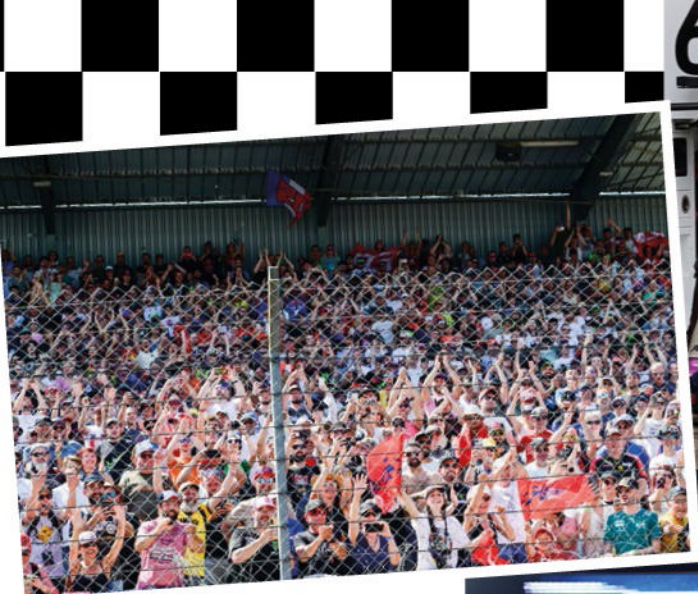
Cuando quieras darte un respiro, la llamada Aldea de Le Mans es el punto que no te puedes perder. Allí encontrarás tiendas, exposiciones y entretenimiento de todo tipo, desde

Los pilotos más supersticiosos se acompañan de todo tipo de amuletos, peluches incluidos.



► Los coches toman las calles de Le Mans para deleite de los miles de aficionados.





Es más que una carrera; es recomendable hasta para quienes no les gustan los coches

simuladores de carreras hasta exhibiciones de automóviles históricos. Parada obligatoria es la visita al Museo de Le Mans (el acceso es libre con la entrada a la carrera), aunque tendrás que esperar la larga cola que siempre se forma. Allí podrás ver la colección de todos los coches que han participado en Le Mans desde la primera hasta la última edición.

También puedes montar en la mítica noria o incluso sobrevolar el circuito en helicóptero por unos 100 euros. En las tiendas de la *Fan Zone*, el *merchandising* oficial es imprescindible: desde gorras y camisetas, hasta modelos a escala de los coches de competición. Estos *souvenirs* te permitirán llevarte un pedazo de Le Mans a casa. Son decenas de tiendas, algunas de marcas oficiales y otras de pequeñas empresas y/o particulares, artistas y artesanos que plasman su saber hacer sobre productos de lo más variados. Si algún día vas a Le Mans, lleva algo de dinero para compras, porque es casi imposible resistirse.

Y cuando cae la noche, la fiesta sigue: no importa a dónde te muevas y a qué hora lo hagas, siempre te cru-

zarás con gente caminando. Muchos otros se van a descansar y a reponer fuerzas. Las tiendas de campaña y las autocaravanas o furgonetas camper son opciones elegidas por muchas personas. Es bastante más económico que intentar reservar una de las pocas habitaciones de hotel que se ofertan y cuyos precios pueden rozar los 700 euros la noche (cuando el resto de año no llegan a 80-90 euros). Pero los hay que no duermen ni en hotel ni en caravana ni en tiendas de campaña. ¿Dónde entonces? En la cómoda y acogedora hierba de la curva Dunlop, donde puede haber hasta 50-100 personas. Eso sí, el sueño esta vez fue interrumpido por la sem-

▲ En LMP2, fue finalmente el coche 22 del United Autosports quien se llevó la victoria, por delante del 34 del Inter Europol y el 28 del IDEC Sport.

piterna lluvia que también evitó que el zepelín de Goodyear pudiese sobrevolar el circuito durante el día.

Por último, no me puedo resistir a recomendar algo a los muy fans: perderse por los aparcamientos de los alrededores del circuito y disfrutar de los coches allí aparcados. Es algo único y que no encontrarás en ningún sitio del mundo.

¿Le Mans? Sí, es una de las carreras más icónicas del mundo y del calendario automovilístico, pero es mucho más que eso. Aunque no te gusten las carreras, deberías vivirlo al menos una vez en la vida. 🚗 *Kike Ruiz*

➤ La noria ya es un emblema de esta carrera. Desde ella se puede ver el circuito con una panorámica única.

◀ El exfutbolista Zinedine Zidane fue el encargado de dar el banderazo final a la edición más disputada de cuantas se recuerdan: hubo 41 cambios de líder.



SE BUSCA VOLUNTARIO

Ha recibido el tratamiento estético de la generación 8.5 del compacto alemán, pero el **Volkswagen Golf R Variant** llega vestido a esta cita con una decoración que disimula sus líneas definitivas y con un objetivo en el horizonte: ser el rey de los Golf en Nürburgring.

Texto Luis I. Guisado

VOY A 235 KM/H Y ME SIENTO UN POCO frustrado. Me gustaría empujar un poco más. Por cosas de la vida, pienso que soy una especie de Caronte. Este *señor* tenía la misión de llevar las almas de los muertos hacia el reino de su jefe, Hades (el dios del inframundo), a través de la Laguna Estigia hace dos milenios y medio. La barca que utilizaba este ser mitológico servía para enfrentarse al Infierno, para llegar a las mismísimas puertas del inframundo, donde Cerbero, un perro de tres cabezas, vigilaba que los muertos no salieran y que los vivos no entraran (cualquier parecido con experiencias en alguna discoteca de moda en tu adolescencia es pura coincidencia).

El tramo de *autobahn* que tengo ante mí se alarga aún unos cuantos kilómetros, pero un BMW X5 vigilante se niega a dejarme pasar aunque el carril de la derecha está completamente vacío y no se divisa a nadie en el horizonte. Vaya, *también* pasa en las carreteras de Alemania...

El sol brilla en el cielo del estado alemán de Brandemburgo y el Golf R Variant que conduzco me ofrece una calidad de rodadura y una estabilidad lineal de esas que solo te encuentras de vez en cuando. No es para menos, porque es capaz de llegar hasta los 270 km/h y además tiene el objetivo de convertirse en el más rápido de su estirpe en rodar en el infierno. El Infierno Verde. ➤➤



PARA CRUZAR EL INFIERNO

! Golf R Variant ofrece una pisada de esas que solo te encuentras de vez en cuando. No es para menos porque alcanza los 270 km/h



Tiene los cinco modos habituales de conducción, pero aparecen dos extra: el Race y el Special, calibrado para Nürburgring. Las llantas forjadas de 19" ahorran un 20% de peso cada una.



Las salidas de escape de titanio serán opcionales y las pone Akrapovic. Su sonido se debe a una casualidad al desarrollar el modelo americano.

» De ahí que en mi cabeza resuene con fuerza este personaje que estudié hace ya demasiados años.

Pero a diferencia de ese siniestro lugar de hace dos milenios, a lo que se va a enfrentar es un luminoso microcosmos formado por 73 curvas y unos 20 km en el que se forjan las leyendas como la de este transportista de almas. Donde hay mucho que ganar y, también, demasiado que perder. Donde sales de una curva seca y soleada para entrar en otra mojada y lluviosa. Ahí, algunos han conseguido hacerse con una *parcela* en el paraíso del automovilismo.

El coche que conduzco es esa barca que atraviesa la Laguna Estigia y tiene una misión: dominar ese lugar del que te hablo. Una tarea que ya ha completado en otras ocasiones con éxito y que por ejemplo le llevó en 2020 a parar el crono en 7:40.00. Algo más de dos segundos más rápido que un Lotus Exige 240R y cinco y medio más veloz que un BMW M3 E92.

Estoy a siete horas en coche de Nürburgring y, afortunadamente, no tengo la responsabilidad de pilotarlo, aunque sí el placer de probarlo antes de que se enfrente a esa hazaña.

240 km/h. El X5 sube un poco el ritmo. Me parece demasiado darle largas para pedirle que me

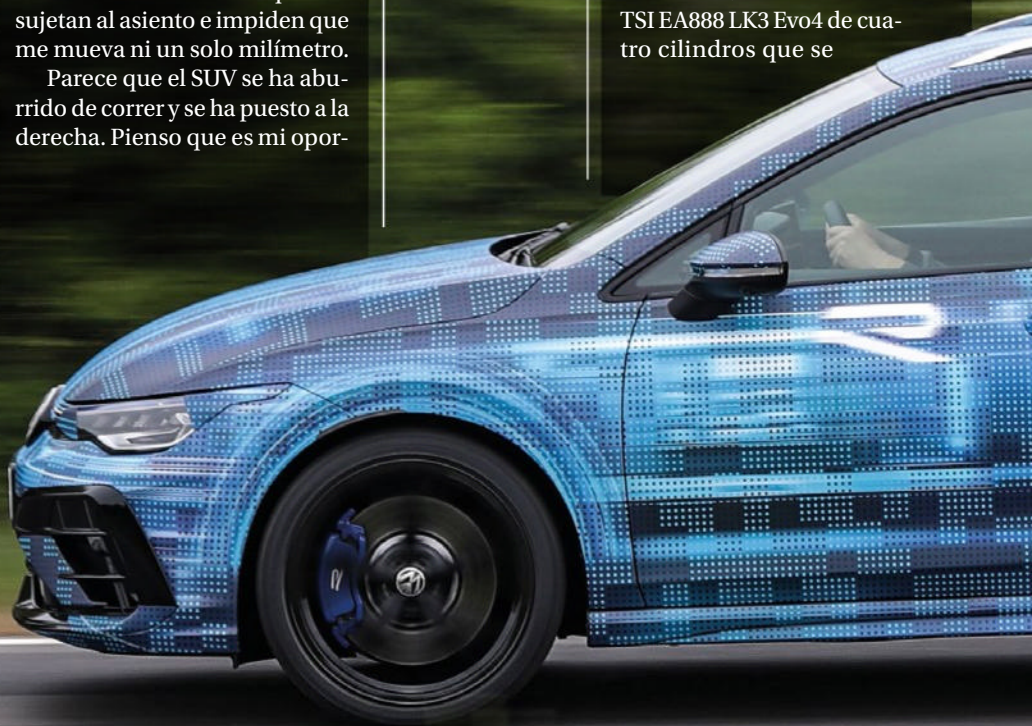
deje pasar: mi cerebro, diseñado para obedecer esos 120 km/h de nuestras carreteras, me pide un poco de cordura.

Por alguna extraña razón, le hago caso a mi yo racional. Levanto el pie. El sonido deja de ser atronador: el habitáculo del familiar hace de caja de resonancia porque los asientos traseros han dejado hueco a una jaula de seguridad. Pesa lo mismo que la banqueta que se ha quitado, por lo que es válido para homologar ese posible tiempo de récord. También hay unos espectaculares Recaro con arneses que me sujetan al asiento e impiden que me mueva ni un solo milímetro.

Parece que el SUV se ha aburrido de correr y se ha puesto a la derecha. Pienso que es mi oportu-

nidad y piso a fondo. El motor empuja con rabia, el Akrapovic desata todos los sonidos del reino de Hades. Este componente ha estado muy presente en la gama R desde hace años. Ahora suena más grave y profundo, fruto de una casualidad: los ingenieros estaban probando el motor destinado al mercado americano y el escape tenía unas determinadas especificaciones. Al volver a Europa, probaron a ver qué pasaba y se encontraron con un sonido que casa a la perfección con la actual generación.

245 km/h. El motor es el 2.0 TSI EA888 LK3 Evo4 de cuatro cilindros que se



VOLKSWAGEN GOLF R

Motor
4L turbo, del. transversal
Cilindrada
1.984 cc
Potencia
333 CV
a 5.600 rpm
Par motor
420 Nm
a 2.100 rpm
Transmisión
DSG 7 vel.
Tracción
Integral
Neumáticos
225/40 R18
Peso N.D.:
Velocidad máx.
250 km/h (270 km/h Pack Performance)
0-100 km/h
4,6 s (4,8 s Variant)
Consumo
13,8 l/100 km
Emissiones CO₂
N.D.
Fecha de lanzamiento
Otoño 2024



▲ Recibe el tratamiento estético de la generación 8.5, aunque el paragolpes delantero cuenta con 'aircurtains' para mejorar su aerodinámica, un difusor más grande y un spoiler más agresivo.



Los faros están unidos con la ya habitual línea de luz que está mejor integrada.. El logo, como ya es norma, está iluminado.

estira hasta el infinito. Parece que han pasado dos milenios desde que llegó el primer R. Con 270 CV, en 2009 parecía una maravillosa locura para el velocímetro en 250 km/h. Ahora, 53 CV y 20 por hora más tarde, parece que el límite de esta saga aún queda lejano.

El DSG cambia de marchas con crudeza: aunque hay otras configuraciones de conducción, en mi cabeza solo caben dos: Race (se activa con un botón en el volante) y Special, calibrado es-

pecíficamente para Nürburgring, con todos los parámetros ajustados en el modo más radical (cambio y dirección en S+), salvo la suspensión, que es algo más suave. Aquí, si paso a cambio manual no tengo *kickdown*, porque los ingenieros han querido darle un mayor control al piloto.

250, 255, 260 km/h. No estoy para fijarme en la pantalla de relojes digital, así que no sé a cuánto llego. De nuevo es el mismísimo Hades el que me grita desde la parte de atrás. Dirección, sus-



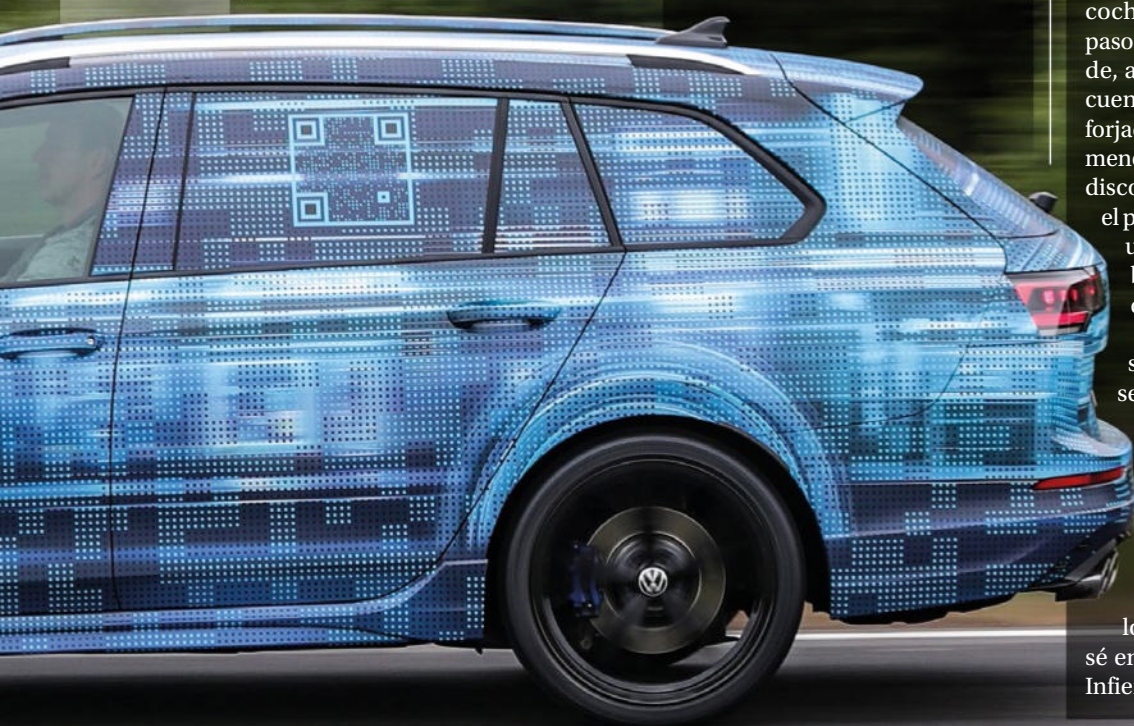
Con 270 CV, el Golf R parecía en 2009 una maravillosa locura. 53 CV después, parece que el límite del motor EA888 LK3 Evo4 no llega a su fin"

Luis I. Guisado, redactor de pruebas AUTO BILD

pensiones, caída del eje delantero... Todo trabaja para ofrecer aplomo suficiente y me pregunto si podría continuar hasta 300, pero mi mente se concentra en otra cosa: llega mi salida de la autopista.

Me queda un tramo de carretera convencional hasta llegar al punto donde debo entregar el coche. La velocidad pura deja paso a una agilidad que sorprende, aún con llantas de 19". Me cuentan en Volkswagen que son forjadas y opcionales, que pesan menos y que refrigeran mejor los discos de freno ventilados hasta el punto de que permiten hacer unas 15 vueltas más en Nürburgring antes de chamuscarse.

Con una gran sonrisa, salgo del Golf Variant dejando conducir el modelo definitivo. Ahora solo me queda entregarle las llaves a mi Cerbero particular, equipado con una chupa de Volkswagen R. Es él quien me mantiene al otro lado de la línea que separa los dos mundos, aunque no sé en cuál me quedo: en el del Infierno o en el del Olimpo... -



Lo más visto en EL MURO



VOLKSWAGEN INVERTIRÁ 60.000 MILLONES DE EUROS EN MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA



Josean Fraile Otra lectura es que, en líneas generales, los coches están cada vez peor fabricados, con más problemas de calidad y mucho más caros.



Alan de León Pues más vale que aceleren, porque los japoneses se han puesto por delante de Volkswagen en el desarrollo de nuevos motores de combustión interna...



Rogelio Ortí Domènech Poco inteligentes, los chinos nos comerán... Pondremos impuestos a sus coches y ellos pondrán muchos a las economías occidentales.



Ruben Alamo Marcos Se ha visto la cruda realidad y que se les estaba engañando. Y han dicho "voy a recular", mientras que el año pasado dijeron que no sería bueno hacerlo. Donde dije digo, digo Diego...



PERE NAVARRO: "NO HABRÁ UNA RECLASIFICACIÓN QUE HAGA PERDER DERECHOS A LOS VEHÍCULOS EXISTENTES"



Miguel Feis Buk Lo de los SUV de 500 CV y 2,5 toneladas con etiqueta ECO por hibridación falsa... es el claro ejemplo de la lógica que se gasta en este país.



Joan Luis Medrano O sea, ¿que un híbrido de 400 CV contamina menos que una Honda Scoopy del 2002? Leyes para gente con mucho poder adquisitivo y listos.



Raúl Martínez Y los que no tenemos etiquetas... ¿Qué hacemos? ¿Vamos en patinete? Que pongan un kilometraje anual...

El sistema de etiquetas: ¿un error?

Es evidente que la población no está contenta con el sistema de etiquetas y muchos profesionales del sector, tampoco. ¿Son coherentes las emisiones de CO₂ o de óxidos de nitrógeno de los coches actuales? ¿Cuáles son las cifras reales y los baremos utilizados? Esas son las preguntas comunes.



TÚ PREGUNTAS

¿Algo te reconcome? ¿Tienes preguntas que ni el propio Internet en persona es capaz de responder? ¡Prueba suerte con la redacción de AUTO BILD! Nosotros te asesoramos basándonos en nuestra experiencia... y la de los expertos en cada tema. ¡No lo dudes y pregunta!

¿Puede haber problemas en el coche por las temperaturas del verano?

Querría saber si a la hora de viajar o usar el coche en verano, las (previsibles) altas temperaturas pueden ser un problema y qué hacer en este caso. ¿Qué consejos dais?

ALBA MORILLAS, redes sociales

Por norma general, no tiene por qué haber ningún problema en coches normales. Es decir, turismos con un uso habitual o moderado. Sin embargo, hay temas a tener en cuenta con estas

temperaturas cuando se viaja, se usan coches clásicos o todoterrenos. Lo primero es revisar el nivel de anticongelante. Que no haya pérdidas y que el radiador esté en buenas condiciones (que no tenga fugas o impactos de piedras graves). Algo que puede observarse a simple vista. El líquido anticongelante, si fuera necesario, también se puede rellenar a mano de manera sencilla. Por otro lado, la presión de los neumáticos es importante. Debes revisarla según las indicaciones del fabricante para el peso que llevas a bordo y no hincharlos por encima de esas recomendaciones, ya que con un viaje y un asfalto excesivamente caliente, su presión aumentará todavía más.

EL BAÚL DE LOS RECUERDOS



AQUEL MARAVILLOSO JUNIO...

Corría el año 2014 cuando Audi se volvía a imponer por 13ª y última vez en las 24H de Le Mans, una carrera que hemos vuelto a vivir en directo este año, como te contamos en la página 88. También destacamos en aquel número 443 de AUTO BILD un curioso Audi RS 5 TDI Concept, un prototipo que nunca vio la luz, con motor 3.0 V6 turbodiesel de 385 CV!! Una clara muestra de cómo han cambiado los tiempos... Imagina hoy en día un 'concept car' diésel, con lo perseguidos que están los coches de gasóleo... Tampoco podríamos hoy en día hacer una comparativa de monovolumenes como la que te planteamos en su día. Básicamente, porque el segmento ha desaparecido, igual que el Golf Sportvan que la protagonizaba. Los que sí que siguen gustando, afortunadamente, son los compactos deportivos como el León Cupra, Golf R y M135i que enfrentamos hace una década.



Lo ha petado en **INSTAGRAM**

Te mostramos las publicaciones de Instagram que más interés han mostrado en nuestro perfil. Coches de ensueño, pruebas, alguna sorpresa y un sinfín de instantáneas para tu deleite.



Ya te los mostramos en nuestra guía de compra. Los SUV-B más vendidos: MG ZS, VW T-Roc, Peugeot 2008 y Seat Arona.



Analizamos las novedades del nuevo Renault Scenic E-Tech. Los aspectos positivos del SUV y lo que no nos ha gustado.



¿Conocen la marca Denza? Un fabricante de lujo chino que nace de la alianza entre BYD y Mercedes-Benz. ¡Repasamos su modelo D9!



Enrique Trillo fue hasta China para descubrir muchas curiosidades de BYD, como el todoterreno Yangwang U8 y sus capacidades.



ENCUESTA

Europa ha planteado un gran paquete de aranceles a los coches chinos...

¿Crees que estos impuestos son necesarios?



COMBATE ENTRE PESOS PESADOS

Siempre se dice que Porsche y BMW saben hacer coches que te hacen disfrutar al volante. Para comprobar si esto es así incluso con modelos SUV grandes, los hemos metido en circuito y hemos alucinado con el resultado...



**EL VIERNES
26 DE JULIO,
EN TU KIOSCO**
Temas tan interesantes como estos...



¿Un cabrio de segunda mano?

Ahora que empieza el verano, te proponemos este Mercedes Clase C Cabrio para que descubras si es una locura comprarlo usado.

FOTOS: FABRICANTE / AUTO BILD



EBRO, vuelve la marca española

Ahora que ha resucitado, aprovechamos para contarte toda su historia y por qué desapareció.

Problemas con la distribución

En principio, una cadena de distribución es para toda la vida, pero no están exentas de averías.



Staff

REDACCIÓN

REDACTOR JEFE ÁREA MOTOR David López

REDACTOR JEFE REVISTA Enrique Trillo

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Luis I. Guisado, Kike Ruiz, Hugo Valverde, Mario Herráez, Enrique León, Noelia López, Adrián Manco, Luis Meyer, Aarón Pérez, Rodrigo G. Vita, Sergio Ríos, Adrián Minton (social media editor)

DIRECTOR DE ARTE Abel Vaquero

MAQUETACIÓN Beatriz F. Pecci

EQUIPO DIRECTIVO EJECUTIVO

DIRECTOR GENERAL

Manuel del Campo

DIRECTOR DE DESARROLLO DE PRODUCTO

DIGITAL Miguel Castillo

DIRECTOR COMERCIAL

Daniel Chamorro

DIRECTORA EDITORIAL

Yvonna Blanco

EQUIPO COMERCIAL

DIRECTORA DE VENTAS Valle Santos

SALES MANAGER MOTOR Estel Peris

EQUIPO COMERCIAL Javier Abad, Sergio

Fernández, Rafael Lázaro

SALES CONTROLLER Jessica Jaime

DIRECTORA OPERACIONES
Y PROGRAMÁTICA Aitana Núñez

MARKETING

DIRECTORA DE MARKETING, CULTURA
Y PERSONAS Marina Roch

SOCIAL MEDIA MANAGER Nerea Nieto

SOCIAL EDITOR Noelia Santiago

MARKETING ASSISTANT Andrea Gómez

ACCIONES ESPECIALES

DIRECTORA Susana Pardo

BUSINESS SOLUTIONS Susana Herreros,

Lydia Rissal y Marina Cobo

VÍDEO

DIRECTOR DE VÍDEO

Igoe Montes

DESARROLLO

DIRECTOR DE DESARROLLO

Javier Domingo

SISTEMAS / IT

DIRECTOR DE SISTEMAS

José Ángel González

ADMINISTRACIÓN Y CONTABILIDAD

JEFE DE CONTABILIDAD Y RRHH

Pilar Sanz

BANCOS Y PROVEEDORES Cristina Nieto

DIRECCIONES Y CONTACTO

EDITA Axel Springer España, S.A.

axel springer

Edificio Talent Garden.

C/ Juan de Mariana, 15 28045 Madrid

CONTACTO REDACCIÓN

cartas.autobild@axelspringer.es

CONTACTO PUBLICIDAD

publicidadaxel@axelspringer.es

CONTACTO SUSCRIPCIONES

Tel. 915 140 600

suscripciones@axelspringer.es

CONTACTO MARKETING

Nerea Nieto (Social Media Manager), Andrea Gómez

(Marketing Assistant) marketing@axelspringer.es

DISTRIBUCIÓN EN ESPAÑA, HISPANOAMÉRICA Y PORTUGAL

SGEL Tel. 916 576 900

TRANSPORTE

Boyaca. Tel. 917 478 800

IMPRESIÓN

ROTCOBRI. Tel. 918 031 676

Printed in Spain - Depósito Legal M-47106-2005

Revista miembro de ARI

Difusión controlada por



axel springer

AUTO BILD SE PUBLICA EN 33 PAÍSES:

Alemania, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bulgaria, China, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, India, Indonesia, Letonia, Lituania, México, Montenegro, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, Serbia, Suiza, Tailandia, Turquía y Ucrania

AXEL SPRINGER ESPAÑA, SA

EDIFICIO TALENT GARDEN

C/ JUAN DE MARIANA, 15

28045 MADRID

TELÉFONO: (+34) 915 140 600

©2021 Axel Springer Auto Verlag GmbH. Queda

prohibida la reproducción total o parcial, por

cualquier medio o en cualquier soporte de los

contenidos de esta publicación sin el permiso

previo y por escrito del editor.

IMPORTANTE (INFORMACIÓN LEGAL LOPD)

De acuerdo con lo establecido en la normativa sobre Protección de Datos de Carácter Personal, te informamos que tus datos serán tratados por Responsable del tratamiento Axel Springer España S.A. y que se utilizarán para (i) gestionar las consultas, análisis y opiniones que nos envíes, (ii) gestionar tu participación en el sorteo o concurso y el envío del premio, (iii) analizar los datos aportados en las encuestas que hayas completado voluntariamente (iv) y ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa o de terceros relacionados con los sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura, alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetería, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. La base legitimadora del tratamiento es tu consentimiento. Tus datos no serán cedidos a terceros, excepto cuando sean publicados en nuestra revista para dar a conocer la respuesta a tu consulta, tu opinión, análisis o la relación de ganadores del concurso, garantizando la transparencia.

Los datos personales proporcionados serán conservados hasta que sea necesario para cumplir con la finalidad descrita o hasta la retirada del consentimiento.

Podrás ejercitar tus derechos de acceso, rectificación, portabilidad, supresión, limitación del tratamiento, retirada del consentimiento y oposición mediante escrito a Axel Springer S.A., c/Juan de Mariana, 15, 28045 Madrid o correo electrónico a contacto.autobild@axelspringer.es.

NUEVA

OFERTA DE SUSCRIPCIÓN

12 números de la revista

**Auto
Bild**
ESPAÑA



EDICIÓN
EN PAPEL
Y DIGITAL



Baliza V16 homologada **Hero Driver LED 2**

Un dispositivo que aumenta la seguridad en **situaciones de emergencia**.

Gracias a sus potentes **LEDs** y su **compacto tamaño** es una luz indispensable en tu vehículo.

Sustituye legalmente a tus viejos triángulos de emergencia y es mucho **más seguro y efectivo** que éstos.



TODO
POR SOLO
38€



Puedes suscribirte por cualquiera de estos canales

E-mail suscripciones@axelspringer.es **Teléfono:** 915 140 600,

Web: <http://store.axelspringer.es/motor/revistas-motor/auto-bild/suscripcion-auto-bild>

Cada suscriptor tendrá acceso gratuito a la edición digital de Auto Bild España en Kiosko y Mas. Accesible desde PC, smartphones y tablets, con sistemas Windows 8, iOS y Android

En cumplimiento de la normativa vigente en materia de Protección de Datos personales, te informamos de que los datos que nos proporcionas serán tratados por el Responsable del Tratamiento Axel Springer España S.A. con objeto de (I) gestionar tu suscripción y (II) ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa o de terceros relacionados con los sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura, alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetería, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. La base legitimadora del tratamiento es ejecución del contrato para la finalidad (I) e interés legítimo para la finalidad (II). Tus datos no serán cedidos a terceros, salvo obligación legal. Tus datos serán conservados hasta cumplir con la finalidad. Podrás ejercer tus derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento y oposición mediante escrito a Axel Springer España, S.A. C/Juan de Mariana nº15, 28045 Madrid, o correo electrónico a cartas.autobild@axelspringer.es.

SKODA



Nuevo Škoda Kodiaq iV

Persigue lo que amas

Descubre el nuevo Škoda Kodiaq iV en su versión híbrida enchufable. Con una autonomía de hasta 123 km y carga rápida del 80% de su batería en solo 25 minutos. Porque cuando algo nos gusta de verdad, nada nos detiene.

Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Kodiaq Design combinado WLTP (l/100 km): 0,4-6,6 l/100 km, consumo de energía combinado WLTP (Wh/km): 17,5-18,8 Wh/km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 10-174 g/km.